

NEPTUNUS

info marine



tweemaandelijks
revue maritime bimestrielle
30^e jaargang - nr. 198 — 30^e année - n° 198



boutique neptunus

neptunus winkeltje

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij neptunus voor slechts 350 fr. + 25 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancres de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 350 F + frais d'expédition 25 F.

NEPTUNUS

info marine

April 1983

Avril 1983

LID
fppb
MEMBRE

30e jaargang nr 2

30e année no 2

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

inhoud sommaire



de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIX) de twee vissersvaartuigen van anselmus beernaert door j. verleyen	
le problème du démantèlement de la « place d'ostende » durant la période 1865-1878 door p. lombærde	
mediterræan tussenspel door fregatkapitein o.r. m. verboven	
473 ans après, le sauvetage de la « mary rose » par j.m. de decker de brandeken	
de zee en de kunst - henri permeke door n. hostyn	
woorden uit de zeemanskist - de geus door oppermeester j.b. dreesen	
neptunus business door e. van haverbeke	
panorama maritime - maritiem panorama par/door h. rogie	
la marine marchande, composante essentielle de la victoire aux falklands par le capitaine de frégate (hre) r. planchar	
zinnia te gast bij raventós codorniu de triptiek van een oud-gediende van de zeemacht, geschonken aan de zinnia door één der opvarenden	
marines militaires étrangères par le capitaine de frégate (r) h. rogie	
veerboot norland terug uit de falklands	
postzegelnieuws - kanonnen op zee (vervolg) door eerste meester chef a. jacobs	
vriendenkring personeel zeemacht op rust	

Directeur de la revue

Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

3 Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

7 Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

21 Compte 280-0400779-12, 473-6090311-30 ou
001-0263740-73

29 Rek. 280-0400779-12, 473-6090311-30
of 001-0263740-73

35 300 F gewoon - normal

500 F steun - soutien

39 750 F ere - honneur

40 Raad van beheer

Conseil d'administration

46

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

54 Vice-président - Ondervoorzitter :

R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

60 Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :

64 E. De Griek, A. Van den Driessche (+), J.
68 Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet,
M. Verboven, J. Dreesen, E. Poulet, A.
72 Dryepondt, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs,
75 A. Devreese.



VEMUREL

DE GOEDE KEUZE !

Steeds meer gezinnen sluiten aan bij het V.E.M.U.R.E.L.

Zij weten waarom :

De prijs die wij voor onze gezondheid moeten betalen, blijft alsmat stijgen.

Een paar weken ziekenhuisverpleging kunnen tienduizenden franken kosten.

Het is dan ook van het grootste belang zich maximaal te beveiligen tegen alle ziekterisiko's.

Het V.E.M.U.R.E.L. biedt aan haar aangeslotenen 2 bijzonder aantrekkelijke bijverzekeringen :

- de **VRIJE AANVULLENDE VERZEKERING** die voor een zeer geringe *gezinsbijdrage* een indrukwekkende waaier van tussenkomsten voorziet ;
- het **ZIEKENFONDS VOOR HOSPITALISATIEKOSTEN** dat een nooit gezien sukses kent... en met reden !

Weergaloze voordelen :

- dekking van de opleg voor hospitalisatie tot **1.000 F. per dag** ;
- operaties en verlossingen : terugbetaling van de opleg inzake erelonen tot **150 % van de Z.I.V.-tegemoetkoming** !
- volledige terugbetaling van alle geneesmiddelen, enz...

Bescheiden bijdrage, **VOLLEDIG AFTREKBAAR** van uw belastbaar inkomen.

Wil u er meer over weten ? Vraag vandaag nog vrijblijvende inlichtingen aan :

V.E.M.U.R.E.L. - Sectie A2/NL

Papedelle 87 - 1160 BRUSSEL - Tel. 02 / 673 41 78 - 660 00 05

Een honderdtal afgevaardigden over gans het land verspreid, staan voortdurend te uwer beschikking.

U kan ook terecht bij een van onze talrijke bijkantoren.



FEMADA

LE BON CHOIX !

De plus en plus de familles s'affilient à la F.E.M.A.D.A.

Elle savent pourquoi :

Le prix que nous devons payer pour notre santé augmente sans cesse.

Quinze jours d'hospitalisation peuvent coûter des dizaines de milliers de francs. Il importe donc de se prémunir au maximum contre les risques de la maladie.

La F.E.M.A.D.A. offre à ses affiliés 2 assurances particulièrement intéressantes :

- l'**ASSURANCE LIBRE COMPLEMENTAIRE** qui vous procure un large éventail d'avantages complémentaires pour une **cotisation familiale** très modique ;
- la **MUTUELLE ENTRAIDE HOSPITALISATION**. Un succès sans précédent... et pour cause !

Avantages incomparables :

- couverture des suppléments pour frais d'hospitalisation jusqu'à **1.000 F. par jour** ;
- opérations chirurgicales et accouchements : remboursement des suppléments d'honoraires jusqu'à concurrence de **150 % de l'intervention A.M.I.**
- remboursement intégral de tous les médicaments, etc...

Cotisations modiques, **ENTIEREMENT DEDUCTIBLES** de vos revenus imposables.

Vous désirez en savoir plus ? Prenez contact sans tarder avec la

F.E.M.A.D.A. - Section A2/NM

Avenue du Paepedelle 87 - 1160 BRUXELLES - Tél. 02 / 673 41 78 - 660 00 05

Une centaine de délégués répartis sur tout le pays sont constamment à votre disposition.

Vous pouvez aussi vous adresser à un de nos nombreux bureaux locaux.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIX)

DE TWEE VISSERSVAARTUIGEN VAN ANSELMUS BEERNAERT

Door J. Verleyen

De Heisterse reder BEERNAERT Anselmus was eigenaar van twee houden vissersvaartuigen :

De H.53 (na de oorlog Z.513) « Bertha-René » van 22,85 B.T., gebouwd in 1922 op de scheepswerven van J. HAE-RINCK te Heist-aan-zee en uitgerust met een motor Deutsche W. van 50 P.K. in 1935;

De H. 81 (na de oorlog Z.529) « Madeleine-Camille » van 73,62 B.T., gebouwd in 1937 op de scheepswerven van Jan BORREY te Oostende en uitgerust met een motor Deutsche W. van 180 P.K.

De zoon van de reder, Camiel BEERNAERT, heeft voor ons een nauwkeurig verslag over de oorlogsbedrijvigheden opgesteld.

Het tweede vaartuig, tussen Kerstfeest van 1937 en Nieuwjaar van 1938 in dienst getreden, werd in 1940 belast met de regelmatige visserij ten zuiden van de Engelse kust in de omgevingen van Land's End. De visvangsten waren ook regelmatig te Newlyn-Penzance of te Brixham verkocht. Vader Anselmus hield zich bezig met zijn kleine « Bertha-René » en hij had het gezag over zijn nieuw vaartuig aan een schipper, BEYEN Raphaël, toevertrouwd. Zijn zoon Camiel was de motorist aan boord. Onze mannen waren zeker niet overtuigd dat de visserij in de omgeving van Land's End en de bezoeken in de havens van Newlyn-Penzance en Brixham een nuttige ervaring voor de toekomstige jaren zouden brengen.

Op 12 april 1940, was de H.81 « Madeleine-Camille » opnieuw vanuit Zeebrugge vertrokken naar het Kanaal. De bemanning was samengesteld uit schipper BEYEN Raphaël, motorist BEERNAERT Camiel en matrozen SALLIAN Jozef, GHESELLE Désiré en THIEL Louis. Niets liet vermoeden dat de reis méér dan 5 jaar zou duren vooraleer de thuishaven van Zeebrugge terug te zien.

Tussen 14 april en 7 mei had het vaartuig de visserij in de omgevingen van Star-Point, Lizard en Wolf Rock uitgevoerd en éénmaal de gevangen vis in Brixham en twee maal in Newlyn-Penzance verkocht. Op 7 mei, had het vaartuig Newlyn-Penzance verlaten om te gaan vissen 8 à 10 dagen en dan naar België terug te varen.

Op 10 mei, in de vroege morgen, vernam de schipper van anderen dat de Duitsers België hadden binnengevallen en dat de oorlog was uitgebroken. Gans de dag werden alle Belgische vissers aangeraden Engelse havens binnen te varen. Schipper BEYEN besloot echter onmiddellijk de visserij te stoppen en naar België te varen.

Op 11 mei, rond 4 uur in de namiddag, vaarde het vaartuig op een 10-tal mijlen bezuiden Beachy-Head en werd door een Engelse Kustwachter verzocht koers te zetten naar

Dieppe maar met tegenzin. De zelfde avond, rond 9 uur, kwam het vaartuig binnen te Dieppe.

Er lagen reeds een 30-tal Belgische vissersschepen (uit Zeebrugge en Oostende) te Dieppe. Op 12 mei werd de vis verkocht in de vismijn. Aldus kreeg de bemanning Frans Geld om voedsel aan te kopen.

Het verblijf in de haven van Dieppe duurde vanaf deze avond van 11 mei tot de maandag 20 mei. Op 17 mei werden de eerste bommen geworpen op Dieppe. Op zaterdag 18 mei, vaarden de eerste Belgische schepen binnen in Dieppe met vluchtelingen aan boord. Deze vluchtelingen vertelden hoe slecht de toestand in België was. Dezelfde avond werden nog bommen gedropt door de Duitse vliegers. Op zondag 19 mei, kwamen nog meer vluchtelingen en nog meer bommen op Dieppe. Iedereen was in paniek. Tot nu toe wilden de Franse overheden de Belgische vaartuigen niet laten vertrekken.

Op maandag 20 mei, vertrokken de Belgische vaartuigen in de richting Fécamp ondanks het verbod van de Franse overheden.

Op de avond van maandag 20 mei bevond zich dus de H.81 in de haven van Fécamp.

Op dinsdag 21 mei kwam Vader Anselmus te Fécamp met zijn H.53. Hij had aan boord drie zusters van Camiel en een broeder met vrouw en kind. Moeder Maria VANDIEREN-DONCK was te Heist gebleven samen met haar oudste dochter daar haar man opgeroepen was voor het Belgisch Leger. In Fécamp is matroos SALLIAN Jozef van boord gegaan.

Op woensdag 22 mei, verlaten vele Belgische vissersschepen Fécamp, een deel naar Engeland en een deel naar Frankrijk maar verder in. De H.81 en de H.53 vertrokken naar Oustrehan. Vanaf de voormiddag van dinsdag 28 mei tot middag van woensdag 29 mei moesten de bemanningen en de vluchtelingen aan boord blijven en dit wegens de capitulatie van het Belgisch Leger. In de late namiddag kwamen aan boord van de H.81 Franse Marine officieren om het vaartuig te inspecteren.

Op donderdag 30 mei werd de H.81 opgeëist voor een bijzondere opdracht. De leden van de familie moesten het schip verlaten en werden ondergebracht in een kamp van houten huisjes op een afstand van een half uur te voet. Op vrijdag 31 mei werd het schip belast met reddingsgordels door een vrachtwagen van de Marine Nationale terwijl de klederen en andere persoonlijke dingen van de bemanning naar het kamp van de familieleden werden gebracht.



De H.81 te Zeebrugge vóór de oorlog. (Achter op deze foto ziet men vaag het « Visserskruis » door de vijand vernield en in 1946 op-nieuw opgebouwd)

Op zaterdag 1 juni vertrok de H.81 met aan boord een officier, een onderofficier en drie matrozen van de Marine Nationale, schipper BEYEN Raphaël, motorist BEERNAERT Camiel, matrozen GHESELLE Désiré en THIEL Louis. Op zondag 2 juni, vertrok het schip vanuit Le Havre naar Dover met bewapening en munitie aan boord. De H.81 is konvooleider daar een Franse Marine Luitenant zich aan boord bevindt.

Op maandag 3 juni, rond de middag, komt de H.81 in de rede van Dover. Daar zal het schip uren vertraging kennen wegens een defect aan de motor. Dit werd hersteld door een mekanieker van een Franse oorlogsbodem (waarschijnlijk de Aviso « Savorgnan de Brazza »). Na deze herstellingen van drie uren en een proefvaart was het te laat om onmiddellijk naar Duinkerke te vertrekken.

De lezer van NEPTUNUS weet dat de nacht van maandag 3 juni tot dinsdag 4 juni de laatste nacht van Duinkerke is geweest. De H.81 zal toch naar Duinkerke varen en terugkeren met aan boord ± 200 mariniers vanuit de havendam en soldaten vanuit het staketsel. De mariniers werden afgehaald door een 3-tal heen en terug te varen met een motorboot. Aan het staketsel was het schip in 10 minuten vol met soldaten (ruim, logies en kookhuis). Alles gebeurde terwijl de kogels en obussen rond het schip in het water terecht kwamen.

De H.81 « Madeleine-Camille » staat vermeld op de lijst van de laatste aankomsten te Ramsgate in de voormiddag van 4 juni. Het terugkeer was ook moeilijk daar alle schepen « krikas » door elkaar voeren zonder lichten en wegens een dikke mist op het einde van de nacht.

Na de ontruiming van Duinkerke is de H.81 terug te Ouistrehan gekomen. Daar heeft de schipper BEYEN Raphaël ver-

nomen dat zijn vrouw te Brest was. Vader BEERNAERT wilde echter niet verder Frankrijk invaren. De schipper is dus vertrokken op zoek naar zijn vrouw het land in.

Vanuit Ouistrehan heeft de H.81 nog drie opdrachten van evacuatie van Le Havre vervuld. Dit gebeurde op maandag 11 juni, woensdag 12 juni en donderdag 13 juni. Ieder keer werden talrijke vluchtelingen en enkele soldaten teruggebracht. De laatste dag werd het uitvaren vanuit Le Havre zeer moeilijk onder het vuur van de vijand. Daar de schipper weg was, werd hij vervangen door Camile BEERNAERT als schipper-motorist altijd bijgestaan door de matrozen GHESELLE Désiré en THIEL Louis.

Op zondag 16 juni, heeft Vader BEERNAERT de toelating gekregen om, met zijn twee vaartuigen, naar Engeland te varen. De H.81 had zijn eigen mazout, tot nu toe, gebruikt. Zijn tank was bijna ledig. Het brandstof van de H.53 werd erin gepompt. In de namiddag van zondag 16 juni werd alles klaar gebracht, materiaal en familieleden werden terug aan boord gebracht. 's Avonds met hoogwater werd er versast het zeegat in. Schipper-motorist BEERNAERT Camiel en matroos GHESELLE Désiré waren aan boord van de H.81 samen met de drie dochters BEERNAERT en twee vrouwen van Nieuwpoort met drie kinderen. Deze twee vissersvrouwen hadden vernomen dat hun man reeds in Engeland was.

De H.81 had op sleeptouw de H.53 met aan boord Vader BEERNAERT Anselmus en matroos THIEL Louis. Gans de nacht zijn de mannen op de brug gebleven. Vader BEERNAERT was van mening naar Brixham te varen daar deze haven gekend was. Na een goede overtocht kwamen de twee schepen op 14,30 uur van maandag 17 juni in de baai van Brixham. Hat was niet mogelijk onmiddellijk binnen te

varen. Enkele minuten later kwamen bootjes van Heist en Nieuwpoort op zij van de twee vaartuigen liggen. De twee Nieuwpoortse vrouwen vernemen onmiddellijk dat hun man niet in Engeland was. Beide mannen waren vanuit Boulogne naar Nieuwpoort te voet teruggekeerd. Groot was de teleurstelling van de twee vrouwen en van de drie kinderen. Dit is wel een typisch voorbeeld van deze familiedrama's in de vissersgezinnen tijdens de oorlog.

Voor de familie BEERNAERT en de Nieuwpoortse vrouwen en kinderen zal nog een ander drama beginnen. Te Brixham mogen de vluchtelingen niet aan wal gaan. Zij moeten naar Weymouth gaan. Op dinsdag 18 juni vertrekt de H.81 met de vluchtelingen naar Weymouth. De H.53 blijft aan anker in de baai van Brixham met matroos THIEL Louis als wachter. Te Weymouth krijgen de vluchtelingen ook geen toelating om aan wal te gaan en nochtans komen Franse vissersschepen van Lorient en Concarneau rechtstreeks binnen.

Woensdag 19 juni brengt geen verandering in de toestand en het is zelfs moeilijk brood en melk te bekomen. Op donderdag 20 juni, komt een bevel : « U moet met de vluchtelingen naar Dartmouth gaan ! ». En nochtans komen nog Franse vissersvaartuigen rechtstreeks binnen. De H.81 vertrekt en 's avonds komt hij terug te Brixham bij de H.53.

Op vrijdag 21 juni, komen de H.81 en de H.53 op sleeptouw te Dartmouth. Het onthaal is onmiddellijk beter. De vluchtelingen, Vader Anselmus, de drie dochters en de twee Nieuwpoortse vrouwen met de drie kinderen, mogen aan wal gaan. Camiel BEERNAERT krijgt zelfs de toelating deze personen tot het station te vergezellen en hij is aan zijn boord door een motorboot van de politie terug gebracht. De politiediensten zijn verbaasd en vragen : « Hoe is het mogelijk dat U zo laat uit België komt ? ». Camiel BEERNAERT

zeft : « Ik kom niet rechtstreeks uit België. Ik heb aan de evacuatie van Duinkerke en van Le Havre deel genomen. Daarna heb ik gedurende bijna zes dagen « wacht voor de ontschepping van de vluchtelingen ». Camiel BEERNAERT beschikt onmiddellijk over de vriendelijkheid van de politiediensten. Zij zullen een toelating krijgen om te gaan vissen (the green cart) maar zij moeten naar Newlyn-Penzance gaan.

Op dinsdag 25 juni, laat in de namiddag, komt eindelijk de vergunning. Op woensdag 26 juni, morgen vroeg om 5 uur, vertrekken de twee vaartuigen. Men beschikt nu maar over 3 mannen voor twee schepen. Camiel BEERNAERT en GHESELLE Désiré zijn aan boord van de H.81 en THIEL Louis is alleen aan boord van de H.53 (altijd op sleeptouw). Het weer was mooi en de 80 mijlen worden afgelegd. Tegen 8.30 uur in de avond varen de twee schepen de haven van Newlyn binnen waar reeds tal van Belgische vissersschepen lagen gemeerd.

's Anderendaags, op donderdag 27 juni, zal een nieuw leven voor onze vrienden beginnen. Men vindt overal vrienden-vissers die in ieder geval U op de hoogte brengen van de toestand. Reeds in de voormiddag is contact genomen met de Ere-Consul van België te Newlyn-Penzance, de Heer Brian STEVENSON, die daar de Belgische vissers helpt en te woord is om al het nodige te doen opdat Vader Anselmus en de dochters zouden kunnen overkomen naar Newlyn-Penzance. Reeds de volgende week kwam een brief van Vader en Zusters en, ondertussen, had de Ere-Consul reeds een woonst « met bed en breakfast » voor deze familie gehuurd in Penzance.

Hulde aan deze Ere-Consul van België !

De familie Beernaert te Newlyn Penzance. September 1944.





De H81 ná de oorlog.

Inmiddels, werd aan boord van de H.81 alles in gereedheid gebracht om terug naar de visserij te gaan. Toen reeds vaarden enkele Oostendse schepen uit Newlyn ter visserij.

Schipper-motorist Camiel BEERNAERT beschikt maar over twee gelegenheden om met de H.81 ter visserij te gaan, in juli en in augustus 1940. Op 18 juli heeft hij zee verkozen samen met de O.339 « Charles-Madeleine », een schip dat nooit teruggekomen is (zie bijlage).

Op 12 augustus werd het vaartuig door de Admiraliteit opgeëist om dienst te doen als ballonschip. Op 16 augustus vertrok de H.81 uit Newlyn-Penzance naar Cardiff met als schipper Gustaaf GILLEGOT, als motorist César AMYS en als matrozen GHESELLE Désiré, CATTOOR frans en THIEL Louis. Dat was voor camiel BEERNAERT het afscheid van zijn schip en van twee matrozen die met hem sedert 12 april, gedurende vier maanden, gevaar en miserie hadden gedeeld.

Gans de oorlog heeft Camiel BEERNAERT met de H.53 « Bertha-René » en twee matrozen gevestigd. Dat was echter moeilijker zijn brood te verdienen met een schip van 50 P.K. ter plaatse van een schip van 180 P.K. De grote netten van de H.81 werden in kleine netten omgevormd maar werden, in het begin, dikwijls kapot getrokken aan wrakken of aan rotsen. Vreemde gronden waren onbekend en, in het begin, verdienden onze mensen weinig voor hun werken.

Op 21 juli 1945, 's avonds om 9 uur, was Camiel BEERNAERT te Oostende terug en op 22 juli met Hoogwater was hij in de vissershaven van Zeebrugge. Zo was de reis af, die begon op de 12e april 1940, uitgevaren met de H.81 en op 22 juli 1945 terug thuis met de H.53, alwaar Camiel BEERNAERT voor het eerst zijn moeder terug zag.

De volgende namen worden in het « Gulden Boek van het Zeewezen » vermeld :

- nr 304 BEYEN Raphaël, Schipper ;
- nr 305 GESELLE Désiré, Matroos ;
- nr 306 BEERNAERT Camille, Motorist ;
- nr 307 THIEL Louis, Matroos.

Camiel BEERNAERT is toch ontgoocheld gebleven : « Voor het Bestuur van het Zeewezen heb ik niet gevaren van 10 mei 1940 tot op 2 december 1940. Nochtans vaarde ik met de H.81 en wapperde de Belgische Vlag in de Bezaanmast en na 16 augustus 1940 met de H.53 ter visserij vanuit Newlyn-Penzance (Engeland). Maanden gevaren zonder gemonsterd te zijn, nu stel ik mij de vraag, wie heeft mij afgemonsterd ? Zonder daar iets over te zeggen en waarom was er geen dienst in Newlyn-Penzance, niettegenstaande daar een 20-tal vissersschepen vaarden om toch de mensen te helpen vanaf 1940 ».

Het Belgisch Waterschoutambt werd inderdaad slechts op 2 december 1940 te Newlyn-Penzance opengesteld daar het Belgisch Bestuur in U.K. slechts in november 1940 terug samengesteld werd.

Een hartelijk dank aan Camiel BEERNAERT voor zijn verslag en de foto's.

Bijlage :

O.339 « Charles-Madeleine », 99,82 B.T., gebouwd te Oostende in 1939, 200 P.K., Reder EVERAERT Charles.

Volgens de Federatie van de Belgische Zeelieden is het vaartuig (thuishaven Newlyn) op 27 juli 1940 in raadslachtige omstandigheden verloren. Zes bemanningsleden zijn te betreuren en daaronder DEVINCK Julien (Oostende 31/07/1924) en ROTSART Jozef (Heist-a-zee, 14/12/1914). Zij waren aan boord van de H.41 « Jacomina » bij de ontruiming van Duinkerke. Camiel BEERNAERT verklaart : « Wij zijn samen met de O.339 uitgevaren en waren gesproken wat samen te blijven vissen. Maar na 3-tal dagen heb ik het schip nog een 8-tal mijlen benoorden ons gezien en voor het laatst daar zij altijd maar meer over de Noord visten ».



Le problème du démantèlement de la « Place d'Ostende » durant la période 1865-1878

P. LOMBAERDE
Ing. Docteur en Urbanisme

B/OSTENDE

Introduction

Le problème du démantèlement de la « Place d'Ostende » constitue le point de départ des extensions successives que la vieille ville connaîtra jusqu'à la 1^{ère} guerre mondiale. Un manque de clarté quant à l'interprétation d'une loi de 1860, conduit aux initiatives réciproques de la ville d'Ostende et du Gouvernement (représenté par la Commission mixte de démantèlement) aboutissant en fin de compte en un plan de l'autorité même, transmis pour réalisation et vendu au notaire liégeois Delbouille par l'entremise du ministre Malou. Une description de ce plan est donnée par l'ingénieur L. Crepin au moyen d'une justification détaillée de son projet.

Ce document est conservé aux Archives du Fond des Fortifications, appartenant au Musée Royal de l'Armée (1).

Dans cet article, le problème du démantèlement de l'ancienne ville d'Ostende sera repris à partir de ce document important.

A. La « Place d'Ostende » n'a plus de fonction militaire dans la nouvelle stratégie belge d'après 1847

Le démantèlement entier de la ville maritime d'Ostende se situe dans le cadre du problème militaire et défensif du jeune état Belge (2).

Depuis 1847 le conseil défensif se prononça pour la suppression de l'ancienne ligne Wellington et pour la réforme de la ville d'Anvers en entourant cette ville d'une ceinture de fortifications en vue de la défense de la Belgique (3) ainsi que d'une quantité de forts le long de l'Escaut, du Demer et de la Meuse. Par cette mesure, le système de lignes de places fortes parallèles à la frontière, qui était dirigé contre la France et fut installé pendant l'occupation hollandaise, fut remplacé par un système de défense dit « de la grande enceinte » (voir fig. 1a et 1b).

La « place d'Ostende » n'a plus aucune signification militaire dans la nouvelle stratégie du Royaume de Belgique. Ainsi,

un nombre important de forts entourant les villes d'Ypres, de Menin, de Philippeville, de Mariembourg et de Bouillon furent relevés de leur fonction militaire et stratégique.

Il n'existe cependant aucune loi concernant le démantèlement en général. Par la loi du 14 mai 1854 le gouvernement cède gratuitement, après démantèlement, les terrains aux villes de Menin, Ath et Ypres. Après 1860 Oudenaarde obtient également par une loi des terrains militaires. La même loi précise que si le démantèlement d'une autre ville fortifiée est prévu par décret, cette même ville recevra également gratuitement les terrains militaires.

Ce décret ne fut néanmoins jamais appliqué à Ostende, mais, le 20 mars 1865 le Ministre de la guerre le Baron Chazal, informa le Sénat, que la ville d'Ostende perd sa fonction défensive. Le 15 avril cette mesure sera également confirmée à l'autorité communale, par le commandant de génie de place (4).

Le 1^{er} mai de la même année, la ville d'Ostende adresse une lettre au Ministre Chazal, dans laquelle elle demande de lui faire connaître les bâtiments et les terrains, qui doivent être réservés aux différents services généraux de l'état (5).

Pour pouvoir s'étendre et se développer en raison de ses besoins et de lutter ainsi, au profit commun, avec les autres villes balnéaires et d'eaux du royaume et de l'étranger, le programme prévoit à court terme, la démolition des courtines 4-6 et la construction de trois passages au-dessus du fossé longeant ces trois courtines. Ainsi, la rue des Capucins, la rue Louise et la rue Christine seront en communication directe avec la digue (voir fig. 2).

Cette première étape de démantèlement mettra l'ancienne ville en relation avec la digue de mer ; cette mesure sera très avantageuse pendant la saison des bains, durant les mois de juillet, août et septembre. Ainsi, l'ensemble des premières constructions d'agrément qui étaient déjà établies depuis 1834 sur la digue, seraient plus facilement accessibles à partir de la ville existante (6).

L'exécution de ces propositions est autorisée par le gouvernement. Le Ministre de la guerre Chazal établit en même temps (le 20 juin 1865) une commission pour l'étude des terrains que le gouvernement doit conserver après le démantèlement pour le service de la marine, de la guerre, du chemin-

(1) Voir Musée Royal de l'Armée, *Archives du Fond des Fortifications, Ostende, C. Démantèlement*, I.I. Notice Ing. Crepin aménagement quartiers Anc. fort. 21.10.1867.

(2) Voir DE RYCKEL, *Histoire de l'établissement militaire de la Belgique*, Tome I, Gand, 1907.

(3) En 1847 le conseil défensif décide, après avoir hésité entre Bruxelles, Namur et Anvers, d'élever autour de cette dernière ville une vaste ceinture militaire. Déjà en 1848, quelques fortifications y furent bâties, et entre 1851-1853 furent construits de petits forts. En 1859 l'ingénieur H. Brialmont - capitaine militaire - dessine les grandes fortifications devant entourer Anvers, ainsi que les parties importantes des communes limitrophes. Plus tard, cette ceinture sera consolidée par la construction de onze nouveaux forts. Une dernière ceinture comprendra une quinzaine de forts de première ligne dans un rayon de ± 15 km autour de la ville. Voir DE RYCKEL, *op. cit.*, pp. 305-309.

(4) *B.C.*, 1865, nr. 12, p. 82.

(5) Voir *Lettre du Ministre Frère-Orban*, Bruxelles, le 28 février 1866.

(6) Voir FARASYN D., *Historiek van de eerste gebouwen langs de Oostendse zeedijk*, in *De Plate*, 1979, nr. 16-17, pp. 94-146.

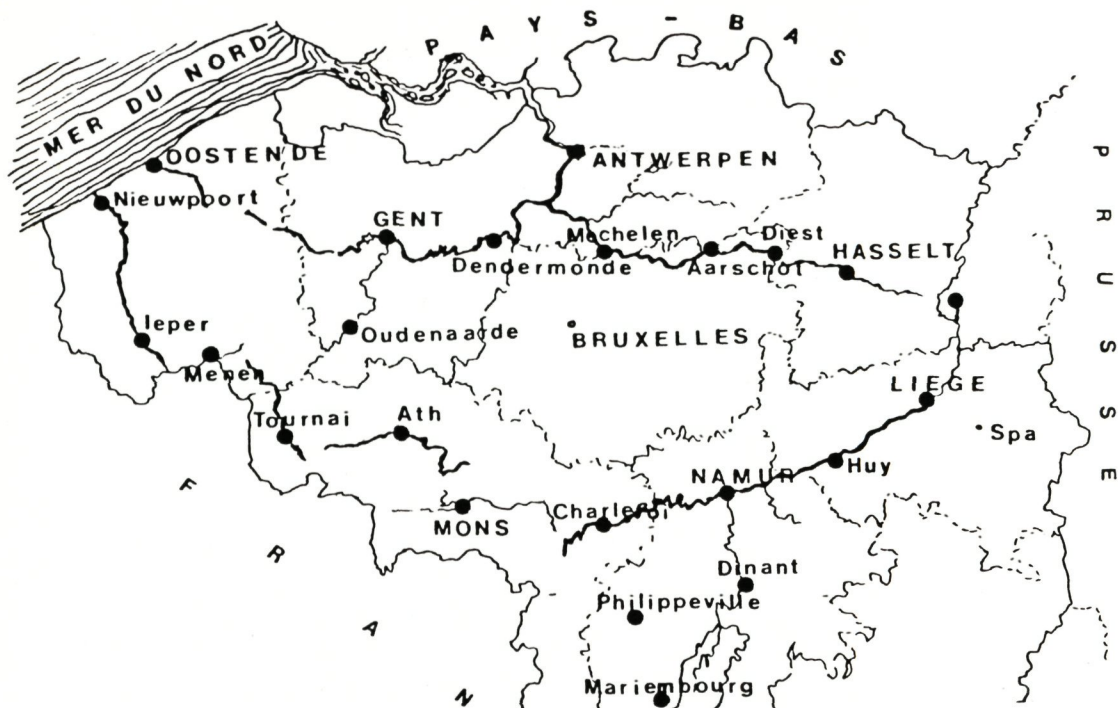


FIG. 1a:

Système des lignes de défense comprenant des places fortes parallèles à la frontière. Ce système fut établi en Belgique par le Royaume des Pays-Bas avant 1830. On peut constater la fonction défensive de la place forte d'Ostende.

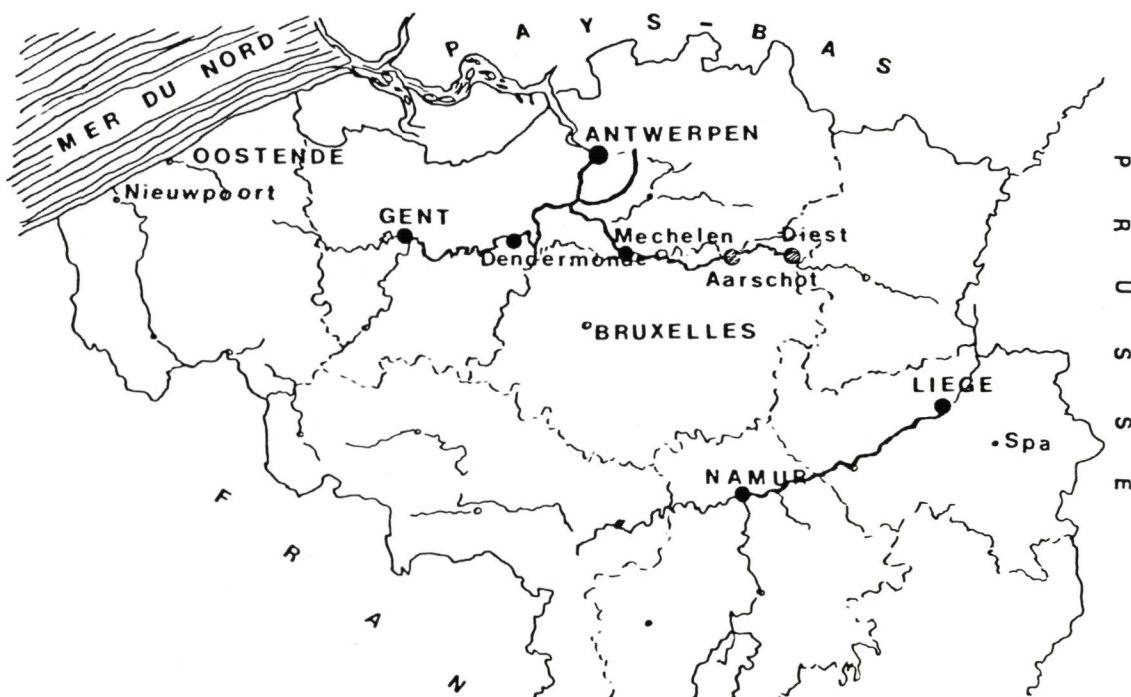


FIG. 1b:

A partir de 1847, le gouvernement belge veut installer un nouveau système de défense, dit « de la grande enceinte ». La ville d'Anvers devient une véritable forteresse, entourée de trois ceintures de forts. Les villes de Nieuwpoort et d'Ostende n'appartiennent plus au nouveau système défensif.

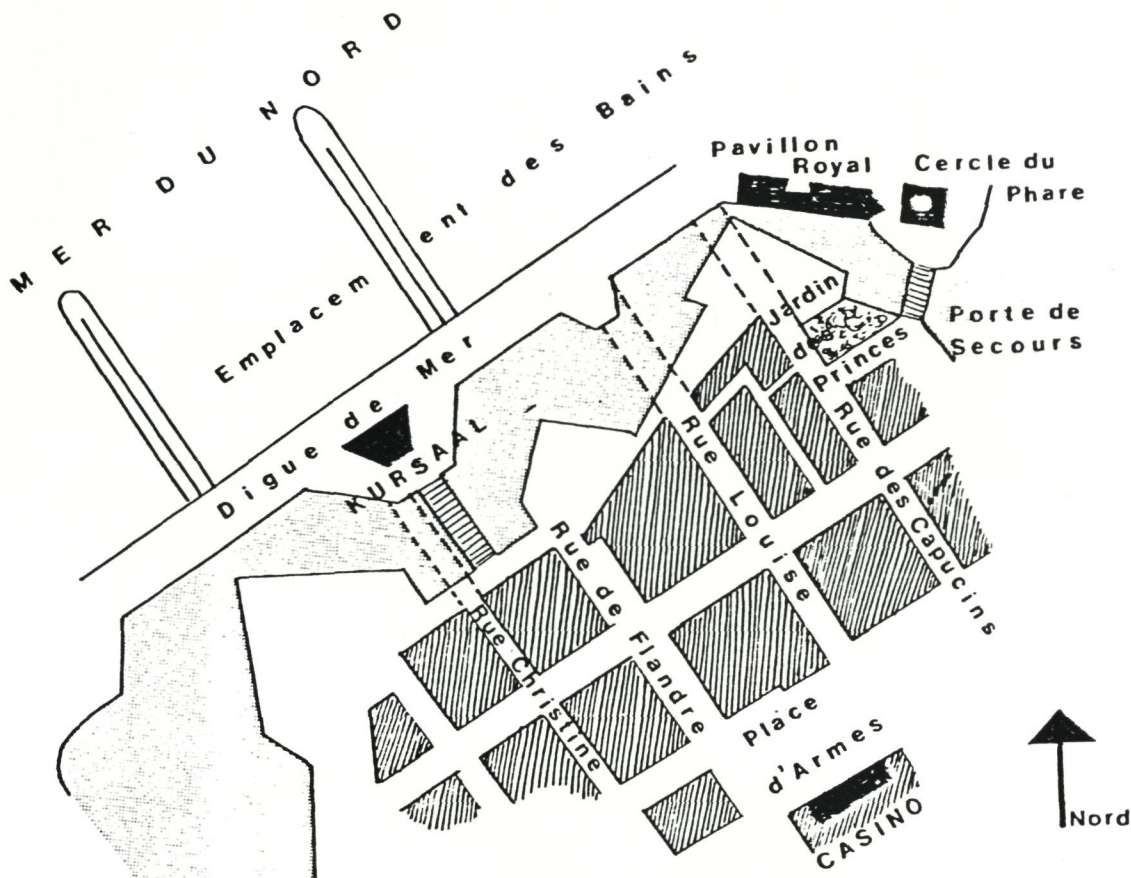


FIG. 2

Premiers travaux de démantèlement de la place forte d'Ostende : le prolongement de trois rues importantes de l'ancienne ville vers la digue de mer (1865-1867).

de-fer, etc... (7). Cette Commission mixte est composée de délégués de plusieurs départements ministériels (Affaires Etrangères, Intérieur, Travaux Publics, etc.); la ville d'Ostende n'y est pas représentée directement mais forme sa propre commission de démantèlement qui est composée par son bourgmestre Ed. Van Cuyt, ainsi que de quelques échevins.

Le collège échevinal émet de son côté une proposition tendant à considérer comme aggloméré tous les terrains des fortifications militaires et tous les terrains de la ville situés « extra muros » et n'appartenant pas au domaine de la guerre (8). Le ministre Chazal envoie comme réponse un avant-projet d'agrandissement de la ville d'Ostende et de l'embarcadere des bateaux à vapeur (9).

B. Le plan d'agrandissement de la ville d'Ostende par l'ingénieur L. Crepin

Durant toute l'année 1866, différents demandeurs en concession présentent des plans. Le gouvernement, qui est propriétaire des terrains militaires, veut avoir des offres, et

reçoit au debut de 1867 une proposition de 500.000 francs de la ville d'Ostende. Pour cette offre, une convention provisoire était intervenue entre le collège échevinal et un certain M. Hoedemaker d'Anvers (10).

Le Ministre Frère-Orban refuse catégoriquement cette offre et fait établir par L. Crepin - ingénieur en chef - Directeur du Service des Ponts - et-Chaussées à la province de Liège - un plan d'ensemble pour la création de nouveaux quartiers à élever sur les terrains appartenant au démantèlement de la place d'Ostende (11). En plus, les terrains militaires, qui deviendront disponibles, feront l'objet d'une adjudication publique.

On constate dans cette première phase du problème de démantèlement un net recul du gouvernement devant les tentatives successives de la ville d'Ostende d'établir par elle-

(7) B.C., 185, nr. 12, p. 83.

(8) Voir B.C., 1866, nr. 4, p. 38-39. Pour cette proposition, la ville d'Ostende essaya d'appliquer la loi du 1er février 1844. Cette loi permet d'étendre les règles et dispositions légales d'une ville existante aux nouveaux quartiers à développer.

(9) Les plans sont établis par les services du Ministère des Travaux Publics. Le 28 février 1866, ces plans sont envoyés à la Commission mixte de démantèlement par le Ministre des Finances Frère-Orban. Jusqu'à présent, toute recherche concernant ces plans n'a pas donné de résultat.

(10) B.C. 1867, nr. 4, p. 47.

(11) Dans différents livres et articles ce plan est attribué à l'ingénieur français Jean Alphand. Cette attribution est erronée et se base sur un article de Joseph Stübgen où on lit : « König Leopold II, trug der Erweiterung und Verschönerung von Ostende ein solches Interesse entgegen, dass er den bekannten Baudirector der Stadt Paris, Herrn Alphand, zum Studium dieser Frage nach Ostend berief; Skizzen desselben sind den amtlichen Plänen zu Grunde gelegt worden ».

Cfr. STÜBBEN, J., *Das Bauwesen von Ostende*, in *Zeitschrift für Bauwesen*, 1879, 29^{ème} année, kol. 229. Aux archives de l'Armée est conservée une lettre de l'ingénieur L. Crepin, datée du 21 octobre 1867 et dans laquelle est expliqué le projet d'ensemble pour l'agrandissement d'Ostende. Voir Musée Royal de l'Armée, *Archives du Fond des Fortifications, Ostende, C. Démantèlement, I.I. Notice Ing. Crepin aménagement quartiers Anc. fort. 21.10.1867.*

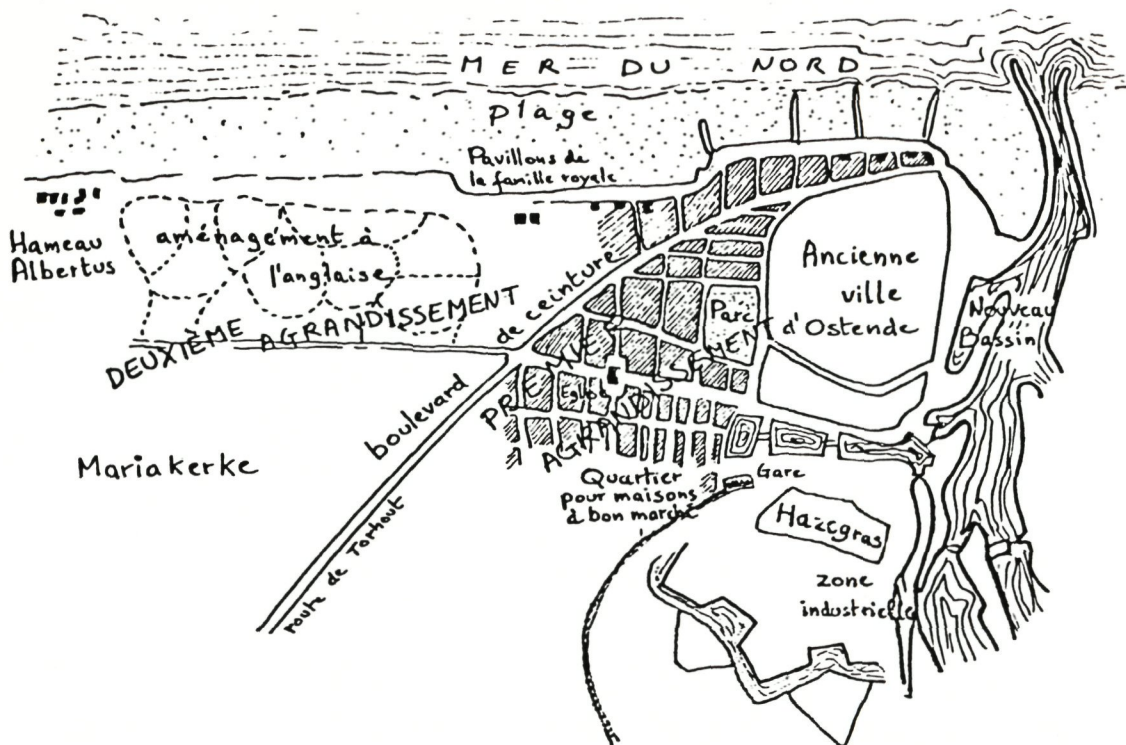


FIG 3: Reconstruction hypothétique du plan initial de L. Crepin, concernant l'aménagement des terrains provenant du démantèlement (1866-1867). L'auteur du projet prévoit deux agrandissements successifs: d'abord l'aménagement des terrains provenant du démantèlement selon un tracé régulier et typiquement urbain, et ensuite un aménagement à l'anglaise avec projet de construction de villas isolées entre le hameau Albertus et les Pavillons de la famille royale. Un grand boulevard de ceinture sépare les deux ensembles.

même un plan d'agrandissement et d'acheter elle-même l'ensemble des nouveaux terrains.

Ce recul est d'autant plus manifeste, que seulement une semaine après le refus du Ministre des Finances, l'ingénieur L. Crepin est chargé d'établir un plan d'ensemble pour tout le terrain provenant du démantèlement (12).

Ce plan sera établi très vite. Trois mois après la demande du Ministre des Finances, le projet était prêt. Par arrêté ministériel du 21 juin 1867 une commission fut instituée pour l'examiner (13).

Le plan initial de L. Crepin est assez remarquable car on peut constater le souci de l'auteur de transformer et d'agrandir Ostende aussi bien comme ville de bains que comme ville maritime, commerciale et industrielle.

Cette double fonction de la ville d'Ostende sera pourtant réalisée séparément durant deux phases successives: en premier lieu la ville balnéaire, en second lieu l'extension du port de mer et de la zone industrielle.

Une trop brusque transition entre la ville ancienne et la ville

moderne, étant érigée sur les terrains de démantèlement, pourrait - selon l'ingénieur Crepin - perturber le système de la propriété foncière; une séparation trop marquée serait en plus nuisible au commerce et à l'exploitation des bains existants, dans la partie orientale de la ville. La partie est de la ville, où les fonds sur les bénéfices des jeux à Spa ont aidé à l'assainissement partiel de la voirie et à l'embellissement de la ville, sera pourtant délaissée à cause des changements ultérieurs appliqués au plan de Crepin par la commission établie par le Ministre des Finances. On verra croître le souci d'opposer la ville ancienne à une nouvelle extension urbaine à l'ouest, loin du port, où toute la zone de la digue, depuis le hameau Albertus jusqu'à l'ancien phare, sera incorporée dans une cité résidentielle et balnéaire de haut standing. Quelles étaient les grandes lignes directrices qui inspiraient ce plan? D'abord, une extension de la ville du côté est était impossible, vu que l'avant-port et des installations du port y étaient établis. Ceux-ci ont toujours été développés davantage depuis le XVII^e siècle et surtout pendant le régime autrichien. En plus, une implantation de la nouvelle ville à l'ouest de la ville existante était propice à l'influence salubre des vents régnants venant du sud-ouest et de l'ouest. L'ingénieur Crepin insiste à maintes reprises dans la description de son plan sur la libre circulation de l'air à travers l'ensemble des nouvelles rues à prévoir: « Toutes les rues sont larges et disposées de manière à permettre la libre circulation de l'air, ce qui est essentiel dans une ville qui fait commerce de salubrité, et dont la principale industrie consiste aujourd'hui à attirer une population riche, qui vient chercher la santé à l'air vivifiant de la mer pendant les mois de juillet, août et septembre de chaque année » (14).

(12) L'ingénieur Crepin est directeur en chef de la section des Ponts-et-Chaussées du Ministère des Travaux Publics, pour la province de Liège. On peut se poser la question pourquoi justement un ingénieur faisant fonction à Liège, fut choisi par le Ministre Frère-Orban et non pas son homologue de la province de la Flandre Occidentale. Une question analogue se pose quelques années plus tard (1873) quant à la désignation du notaire liégeois Louis Delbouille comme propriétaire des nouveaux terrains à construire, conformément au plan de l'ingénieur L. Crepin. Pour réaliser ce plan, Crepin fut déplacé de Liège à Bruges dans la même fonction d'ingénieur en chef-Directeur du Service des Ponts-et-Chaussées.

(13) Ni le plan original, ni les délibérations de cette commission nous sont connues. Heureusement, la lettre de L. Crepin conservée aux archives du Musée de l'Armée nous renseigne abondamment sur le projet.

(14) Voir Notice Ing. Crepin..., op cit., p. 5.

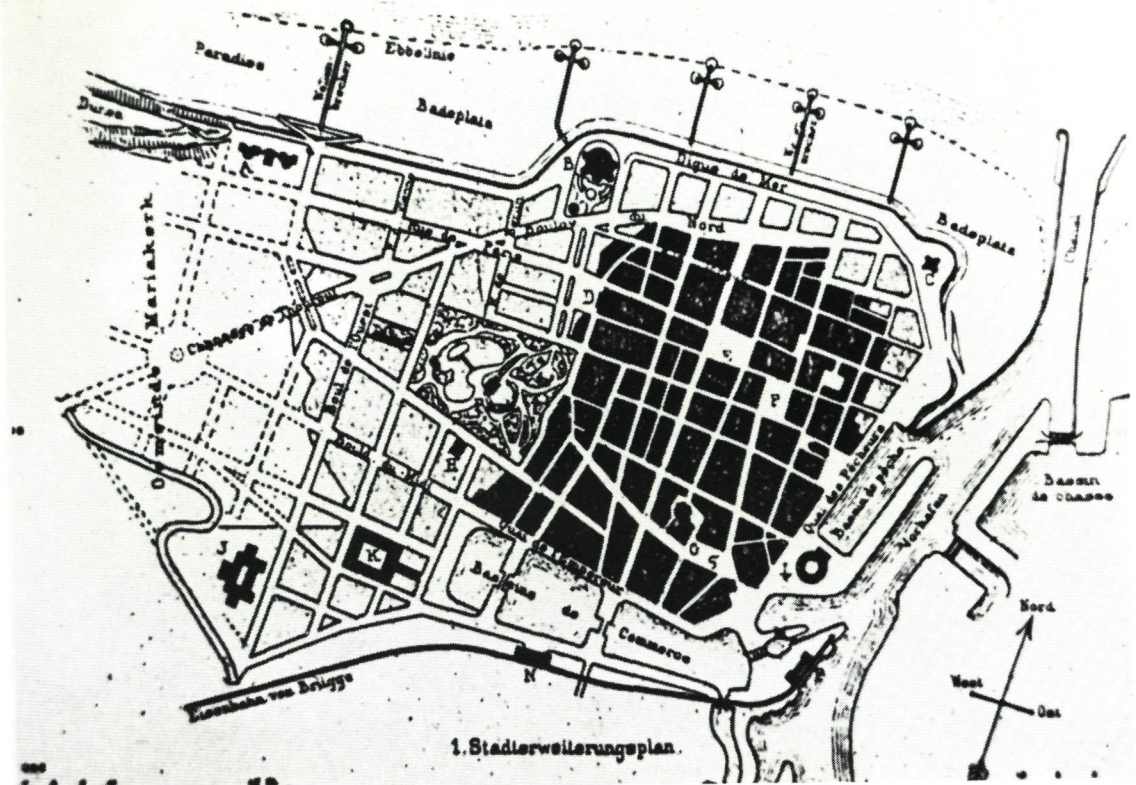


FIG. 4

Plan d'agrandissement de la ville baroque d'Ostende suivant le projet de l'ingénieur Crepin. On voit pourtant sur ce plan les rectifications apportées par la Commission mixte : l'agrandissement du Jardin Léopold, la création d'une place elliptique, le projet d'implantation d'un nouveau Kursaal à l'ouest de l'ancienne ville etc. (STÜBBEN, J., *Das Bauwesen von Ostende*, in *Zeitschrift für Bauwesen*, 1879, p. 36).

Pour réaliser une certaine continuité entre le tracé baroque de l'ancienne ville et la nouvelle ville, quatre rues existantes (rue du Nord, rue Longue, rue de l'Ouest et la rue des Sœurs Blanches) seront prolongées en ligne droite, sur les nouveaux terrains (voir fig. 4). Du point de vue financier, un ensemble d'autres rues se mettent perpendiculairement sur ces prolongements et forment ainsi des blocs de terrains, facilement à bâtir. La nouvelle ville, ainsi que la ville ancienne du côté nord-ouest, sont enveloppées par une grande voie courbée, la rue de Torhout, qui est le prolongement de l'ancienne chaussée rectiligne, reliant-déjà depuis le XVIII^{ème} siècle - la ville d'Ostende à l'arrière-pays flamand.

Du côté est et sud de la ville, de larges quais séparent le nouveau bassin des pêcheurs et les trois bassins commerciaux des zones d'habitations des pêcheurs et des différents commerces qui se rattachent à l'industrie de pêche.

Le Jardin Léopold, déjà existant et agrandi grâce à l'aide des revenus du fonds de Spa, forme le seul parc public d'une certaine importance pour tout l'ensemble de la ville ancienne et du nouveau quartier (15).

En plus, ce parc forme la liaison entre deux directions : d'une part l'axe digue de mer - intérieur de la côte, d'autre part l'axe ville nouvelle - ville ancienne (16).

(15) Plus tard, à partir de 1877, le Ministre des Travaux Publics, Auguste Beernaert, reçoit de l'architecte-paysagiste Keilig un plan relatif à la création du Parc Public Marie-Henriette. Un premier aménagement du Parc s'effectue seulement entre 1888-1892. Ce parc aura une superficie de plus de 50 ha.

L'architecte-paysagiste Keilig était devenu très célèbre en Belgique, grâce à son projet de transformation de la lunette de Herentals en parc public à Anvers (1864), ainsi que par ses projets pour l'aménagement du Bois de la Cambre.

(16) La liaison s'effectue plutôt situationnelle que visuelle.

La promenade forme un élément clef dans la conception de la nouvelle ville. Non pas les promenades dans la nature comme à Spa, ou à travers de beaux et grands parcs comme à Bruxelles, ou longeant de grands boulevards pleins d'arbres comme à Liège, mais la promenade au bord de la mer :

« Du reste, il ne faut pas oublier que l'étranger ne vient pas à Ostende pour admirer les beautés de la végétation, mais pour la mer seulement, pour son spectacle grandiose, pour son air pur et salé et, pour les bains de mer. Quant aux agréments de la végétation, c'est à Spa et non à Ostende que l'étranger ira toujours les chercher (17) ».

L'opposition de la ville d'eaux de Spa à la ville balnéaire d'Ostende réside même dans une tendance à caractériser les villes selon leur propre fonction. Cette fonctionnalité est présentée comme un élément de *rationalité* dans l'urbanisme. L'auteur du projet affirme explicitement « qu'il ne faut pas perdre de vue qu'une ville ne peut pas tout posséder ». La différence entre Spa et Ostende est expliquée par la conviction que « la nature s'oppose à certains avantages que l'on peut désirer, mais que le climat ne permet pas » (18).

Selon l'ingénieur Crepin, il y a une double fonctionnalité

(17) Voir *Notice Ing. Crepin...* op. cit., p. 6.

La confrontation entre Spa et Ostende se manifeste de plus en plus à partir de 1865. En 1873, il y a même un incident au Conseil Communal d'Ostende, quand le député Marion affirme que la reine Marie-Henriette abandonne la plage d'Ostende pour faire de Spa son séjour d'été. Le roi Léopold II protège et encourage pécuniairement les fêtes de Spa, sans rien envisager pour Ostende. Voir *B.C.*, 1873, nr. 8, p. 81.

(18) Voir *Notice Ing. Crepin...* op. cit., p. 5.

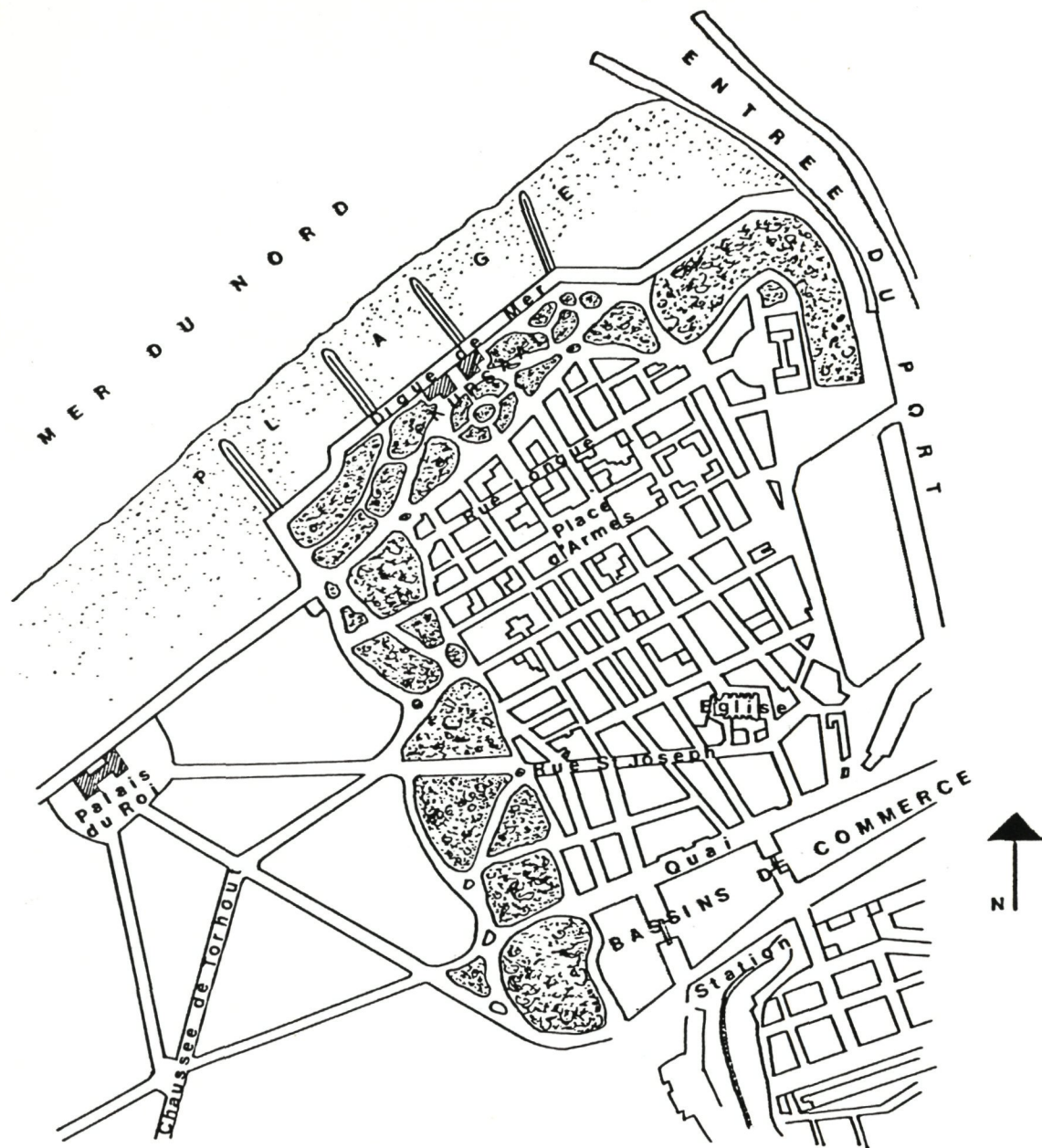


FIG. 5:

Plan d'aménagement des terrains provenant du démantèlement de la « place d'Ostende », daté du 16 août 1867. Ce projet de l'architecte Hector Horeau prévoit la création d'une grande zone de verdure tout autour de l'ancienne ville, l'établissement d'un nouveau Kursaal au milieu de la digue de mer et la construction d'un nouveau Palais du Roi à l'ouest de la ville existante. Ce plan reproduit la préférence de la population d'Ostende de voir plutôt embellir la ville existante, que de créer de nouveaux quartiers résidentiels sur les terrains devenus libres après le démantèlement.



FIG. 6:
Plan de l'architecte e la ville d'Ostende Pierre Van Hercke. Ce plan de 1856 prévoyait l'aménagement d'un quartier résidentiel avec la construction d'un grand hôtel de luxe (l'hôtel Beerblock) à l'est de l'ancienne ville. Le projet sera entièrement repris dans le plan de l'architecte Hector Horeau.

pour les villes : d'une part une fonctionnalité qui repose sur les données physiques appartenant à la situation géographique et d'autre part, une fonctionnalité rationnelle, qui est basée sur les besoins et les aspirations des habitants et des visiteurs. Une fonctionnalité rationnelle exclut tout projet de fantaisie (19). Dans cette affirmation, l'ingénieur Crepin réagit contre le projet de l'architecte français Hector Horeau.

En effet, des notables de la ville d'Ostende n'approuvant pas les projets de création d'une nouvelle ville en concurrence avec la ville ancienne, envoient à la Commission mixte leur propre plan établi par l'architecte Horeau (20). Ce plan fut présenté à la Commission de démantèlement le 16 août 1867 comme contre-projet au plan officiel de L. Crepin (21). Le « plan Horeau » se différenciait du « plan Crepin » par la création d'une zone de verdure tout autour de la partie ou-

est de l'ancienne ville, sur les terrains des anciennes fortifications. Un ensemble de parcs se développerait à partir du troisième bassin de commerce jusqu'à l'hôtel Beerblock.

Ainsi, le projet de l'architecte de la ville Pierre Van Hercke, datant de 1856, (fig. 6) serait intégré dans la proposition du nouvel aménagement. L'emplacement du nouveau Kursaal serait maintenu au milieu de la digue devant la rue de Flandre. Le nouveau palais du Roi se trouverait dans l'axe de trois grands boulevards, formant ainsi une nouvelle zone à urbaniser en dehors des terrains appartenant à la zone de démantèlement. Cette zone située aussi bien à l'ouest de la ville qu'au nord-ouest, entre la digue et l'ancienne ville, serait entièrement aménagée comme zone de verdure, par la création d'un grand parc à l'anglaise, englobant l'ancienne ville.

L'ingénieur Crepin, tout en défendant son propre plan, désapprouve ce genre de projet :

« Il se présentera certainement des plans projetant de vastes boulevards, avec des squares, des circus, des crescents, des parcs, des fontaines monumentales, etc..., mais je crois que ces idées sont plus séduisantes que pratiques ».

La rationalité du plan officiel ne se limite pas à essayer de donner une réponse correcte aux nécessités de la nature et du climat, mais est surtout prédominée par le souci de tracer des rues de telle manière que se réalise un parcellement très avantageux pour la bâtisse :

« J'ai cherché à éviter les circus et les crescents qui ne sont pas nécessaires - comme dans les villes où ils existent par suite d'une circulation importante - pour joindre les grandes

(19) *Id.*, p. 5.

(20) L'architecte français Hector Horeau (1801-1872) construisit deux bâtiments à la côte belge : un pavillon de bains à Furnes (1842) ainsi qu'une ferme modèle « Britannia » à Gistel (1865). Avec le concours du propriétaire de cette ferme, l'auteur proposait déjà en 1835 un plan pour la suppression des fortifications à Ostende. Voir HOREAU H., *Edilité urbaine mise à la portée de tout le monde*, in *Gazette des Architectes et du Bâtiment*, 1868, 6^{ème} année, n° 6, p. 48. On peut toutefois supposer que la date de 1835 est trompeuse et correspond plutôt à l'année 1865. Voir également BOUDON F. et LOYER F., *Catalogue des dessins et des oeuvres figurées d'Hector Horeau*, in *Hector Horeau 1801-1872*, Paris, 1979, pp. 23-137.

(21) Le plan de l'ingénieur liégeois Crepin fut exposé au public à Ostende du 12 août 1867 jusqu'au 26 du même mois. Dans un registre, le public pouvait inscrire ses observations et ses aspirations concernant le plan. Selon l'ingénieur Crepin, les observations des habitants d'Ostende « tendaient à sauvegarder de petits intérêts particuliers que l'on découvrirait bien facilement et si le plan n'a pas provoqué un grand enthousiasme, il est également acquis qu'il n'a pas soulevé d'objections sérieuses ».

Voir *Notice Ing. Crepin... op cit.*, p. 2.

voies de communications ; rien ne justifierait à Ostende des dispositions de rues circulaires ou elliptiques, si défavorables à la bâtisse » (22).

Une disposition favorable des blocs de terrains à bâtir permet, selon le même auteur, de réaliser les sommes nécessaires pour la voirie de la nouvelle ville, pour l'achèvement du nouveau palais du roi Léopold II, ainsi que pour faire des économies au profit du Trésor.

Ce dernier argument sera très important dans la phase de l'adjudication publique. En effet, le gouvernement s'efforcera de faire de grands bénéfices qui allègeront ses dépenses dans la construction des nouvelles fortifications militaires autour de la ville d'Anvers. L'aliénation de terrains militaires à Gand, Tournai, Charleroi, Mons, Namur, Anvers et Ostende devaient couvrir les dépenses de la réalisation du projet de « la grande enceinte », autour d'Anvers (23).

Le plan ne passe toutefois pas directement à cette phase de réalisation. Après l'exposition publique, le Commission mixte de démantèlement apporte un ensemble de rectifications au « plan Crepin » ; rectifications et même changements qui ne sont pas du tout approuvés par l'auteur.

Une partie seulement de la superficie et des caractéristiques du plan original sera maintenue :

1. L'ingénieur Crepin avait prévu, à l'ouest de la nouvelle ville à l'emplacement des hautes dunes entre les pavillons de la famille Royale et de la digue du hameau Albertus, la création d'un ensemble de crescents et de circons, autour desquels villas et cottages pourraient se construire. Ce projet ne sera repris que vingt ans plus tard, par le roi Léopold II (24).

Crepin prévoit cet agrandissement de la surface bâtie seulement après que les terrains appartenant à la zone de démantèlement seront vendus. Il ne faut pas créer de la concurrence lors de la vente des terrains militaires : « La concession de ces dunes ne peut se réaliser avantageusement que lorsque la nouvelle ville s'étendra jusqu'aux dunes ; alors l'Etat sera à même d'aliéner avantageusement ces dunes, sans créer de la concurrence lors de la vente de ses terrains militaires ; c'est donc une question d'avenir qu'il est utile d'entrevoir et de réserver » (25.)

2. Le système de « zoning » à petite échelle entre les différentes parties essentielles de la ville, ne sera pas maintenu dans son intégrité. Ce système existait déjà depuis la création d'une nouvelle ville et de trois bassins de commerce vers les années 1780. L'ingénieur Crepin s'efforçait de continuer cette division fonctionnelle des différentes parties de la ville d'Ostende en respectant la relation entre les parties anciennes et les nouveaux terrains. L'auteur prévoyait différentes zones à fonctions bien déterminées, mais correspondant aux exigences d'une ville maritime et balnéaire (voir fig. 3) :

(22) Voir Notice Ing. Crepin... op. cit., p. 8. L'emploi des noms anglais « crescents » et « circons » par L. Crepin renvoyait aux tracés de voies et des places, et non pas à des ensembles de constructions de style homogène autour de petites places publiques en formes géométriques simples, comme en Angleterre à Cheltenham, Brighton, Hastings et Eastbourne.

(23) Voir DE RYCKEL, op. cit., tome I, p. 322. Cet argument devient très important au cours du débat au sénat le 7 août 1873, précédant le vote du projet de la loi approuvant les conventions conclues avec la ville d'Ostende pour le choix de l'emplacement du Kursaal. Voir B.C. 1873, nr. 6, p. 64.

(24) Voir VAN DER SMISSEN E., *Léopold II et Beernaert, d'après leur correspondance*, Bruxelles, 1919, Col. I, p. 329. Toutefois, ce projet sera une nouvelle fois abandonné ; il fut remplacé à partir de 1894 par le « Plan North », dessiné par l'architecte français Lainé. Voir RANIERI L., *Léopold II, urbaniste*, Bruxelles, 1973, p. 235. Il faudra attendre jusqu'à 1900 avant d'avoir un aménagement semblable, cette fois à la station balnéaire de Coq-sur-Mer (entre Ostende et Westende). Ce projet, approuvé par arrêté ministériel du 8 février 1900, sera la première grande réalisation belge d'aménagement à l'anglaise, où des cottages situés autour de tracés courbés forment une nouvelle cité balnéaire.

(25) Voir Notice Ing. Crepin..., op. cit., p. 7.

a. à l'ouest et au nord de l'ancienne ville se situe la ville balnéaire ;

b. à l'ouest du 3^{ème} bassin commercial, l'ingénieur prévoyait une zone propre à l'établissement de chantiers maritimes et à la création d'un quartier pour maisons à bon marché ;

c. la zone industrielle était prévue à l'Hazegras ;

d. le long du canal d'Ostende à Bruges, dans le prolongement de la zone industrielle, l'ingénieur Crepin voulait développer le commerce maritime. La reconversion de ces vastes terrains, au sud-est de l'ancienne ville, en terrains affectés à l'industrie et au commerce contribuera à la prospérité de la ville, car - selon l'ingénieur - Ostende ne restera pas éternellement une ville de bains avec l'unique industrie de la pêche. Le futur développement de la ville d'Ostende prouve l'exactitude de cette affirmation. En effet, la seconde extension de la ville (le plan « North ») s'avère une transaction peu rentable (26).

Cette recherche d'intégrité urbaine fera pourtant place pour la réalisation d'un système de « zoning » à grande échelle. Sous l'impulsion du roi Léopold II, la ville d'Ostende va se développer, entre 1874 et 1909, en différentes parties bien déterminées : l'ancienne ville commerçante, la nouvelle ville résidentielle et bourgeoise, une zone portuaire, une zone maritime, une zone industrielle (ce développement est prévu à partir de 1898, mais se réalisera seulement après la première guerre mondiale), différents grands parcs de verdure (parc Marie-Henriette et le projet pour le parc « de Steene »), un nouveau quartier à habitations ouvrières (le « Vuurtorenwijk » : env. 3.000 habitants).

Durant ces différentes phases d'aménagement de la ville balnéaire, ainsi que de son port, différentes coupures se feront dans les tracés urbains originaux. Celles-ci donneront naissance à un grand ensemble urbanistique, où le système de « zoning » se réalise à grande échelle.

3. L'aménagement et le raccord de la ville ancienne subissent quelques modifications dans les détails les plus importants. L'ingénieur Crepin avait conçu le Boulevard du Nord (dans la partie du prolongement de la chaussée de Torhout) comme une grande voie de ceinture, enveloppant sans interruption tant l'ancienne ville que la nouvelle ville. Cette ceinture serait interrompue par le prolongement des trois rues principales qui « soudaient » pour ainsi dire, les deux villes ensemble (27).

4. Une nouvelle église monumentale, isolée des autres constructions environnantes, était prévue au centre de la nouvelle ville. Pourtant, dans le plan adopté par la Commission mixte, cette église fut incorporée dans le parcellement des blocs à bâtir. En plus, une place elliptique non prévue (la Place de la Commune, actuellement la Place Léopold) a été ajoutée comme solution au nouveau carrefour créé par la rue de Varsovie, le Boulevard du Nord, la chaussée de Nieupoort et la rue de Vienne (28).

Le Jardin Léopold a été agrandi selon le désir de la ville d'Ostende.

Ce plan de l'ingénieur Crepin, changé dans un ensemble d'options et de détails forts importants, fut envoyé le 12

(26) A ce moment, le grand essor d'Ostende comme ville balnéaire et thermale avait visiblement diminué. Pour cette raison, le roi Léopold II, voulut mettre à partir des années 1890 l'accent sur le développement de l'industrie et du commerce maritime, et ce, par différents travaux de transformation et d'agrandissement du port en direction de la commune de Zandvoorde.

(27) Les trois rues principales sont : la rue Albert, la chaussée de Nieupoort et la rue de Paris.

(28) Ces changements sont conformes à la volonté du gouvernement ; à savoir : continuer l'agrandissement d'Ostende au-delà des limites entre les communes d'Ostende et de Mariakerke.

mars 1868 par le Ministre des Finances Frère-Orban, au collège communal d'Ostende (29).

C. La discussion du « plan Crepin » au conseil communal d'Ostende

Durant les séances publiques du 16 et 17 avril, le conseil communal passe à la discussion des différents documents du plan. Dans toute la discussion fort longue et animée, il y a trois faits qui confirment le manque de volonté manifeste de la part de la ville d'Ostende de défendre ses propres aspirations concernant l'aménagement et l'agrandissement de la ville ancienne :

— à l'est de la ville, le gouvernement veut imposer une largeur de 30 m au quai de la nouvelle crique à l'usage des bateaux de pêche. Cette largeur est contestée par différents conseillers communaux se basant sur l'argument que le gouvernement veut réserver la plus grande superficie possible aux terrains à bâtir, afin d'augmenter le produit de vente de ces terrains. L'intérêt de l'industrie nécessite une largeur d'au moins 40 m. La majorité du conseil communal ne veut pas retarder le problème de démantèlement et rejette cette proposition (30).

— au nord de la ville, la largeur de la nouvelle digue de mer ainsi que la question de savoir s'il est propice à construire entre la digue et le Boulevard du Nord, deviennent de nouveaux problèmes importants. Dans le plan de l'architecte H. Horeau, on pouvait déjà remarquer le désir de transformer toute la partie nord en promenades conduisant à la digue par des rampes en pentes douces. Le plan du gouvernement par contre prévoit la construction d'une rangée de luxueuses villas situées à la mer. La proposition du gouvernement de construire le long de la digue est de nouveau adoptée (11 voix contre 4) par crainte de retarder la solution du problème de démantèlement (31).

— en troisième lieu, un problème se pose concernant la localisation d'un nouveau Kursaal, problème devenant plus tard le pivot de la confrontation des intérêts de la ville vis-à-vis de ceux du gouvernement. En effet, en érigeant le Kursaal à l'ouest de la digue, l'ensemble des terrains de la nouvelle ville et de la nouvelle digue acquiert une plus-value que le gouvernement ne réaliserait pas si le nouveau Kursaal devrait se trouver dans l'axe de la rue de Flandre, conformément au souhait de la commune ostendaise. Dans cette dualité, l'intérêt de l'ancienne ville était opposé à celui des étrangers qui vont habiter les nouveaux quartiers. La proposition du gouvernement défendue par le conseiller Janssens est rejetée par 10 voix contre 5.

A partir du mois de décembre 1868, des travaux de renforcement de la digue et de comblement du fossé entre toute la partie nord de la digue et des bastions n° 1 au n° 7 furent exécutés. Le couronnement de la digue présentait une largeur de 30 m. Entre-temps, la ville d'Ostende proposa les dernières rectifications à apporter au plan général d'alignement des nouveaux quartiers à créer au nord et à l'ouest de la ville (32) :

— la suppression du passage conduisant de la rue des Bateaux aux remparts ;

- le prolongement par des rues de dix mètres de largeur de la rue Neuve et de la rue du Cercle ;
- la rectification de l'alignement de la rue du Nord, entre la rue des Capucins et la rue de Flandre ;
- le prolongement de la rue St. Sébastien jusqu'au boulevard du Nord, au moyen d'une rue de 12 mètres de largeur ;
- la conservation de l'alignement actuel à l'ouest du quai de l'empereur.

Celles-ci seront acceptées par le Ministre de l'Intérieur E. Pirmez (33).

Ainsi le projet final d'aménagement des terrains devenus libres après le démantèlement de la « place d'Ostende », est le résultat de discussions entre trois acteurs : l'ingénieur Crepin, la Commission mixte et la ville d'Ostende. Le plan de L. Crepin a subi un ensemble de changements qui en font un projet assez hybride, qui représente en premier lieu les options du gouvernement.

Le 10 juin 1869, le plan général d'alignement des quartiers à créer sur une partie des terrains des anciennes fortifications est approuvé par arrêté royal. Dans ce plan sont prévues quelques réserves : les alignements de l'emplacement du nouveau Kursaal et l'alignement est du palais du roi sont susceptibles de changements. (34)

Une commission spéciale, instituée par le gouvernement, travaille à l'élaboration d'un cahier de charges. Le gouvernement a l'intention de vendre les terrains en bloc, parce que - selon le gouvernement - la construction des égouts tombera alors à la charge de l'acquéreur (35).

De son côté, la ville d'Ostende essaye d'agrandir sa propre superficie en demandant l'annexion de différentes parties des communes de Mariakerke et de Steene afin d'obtenir une expansion vers l'ouest, englobant totalement les terrains des récents quartiers compris dans le nouveau plan général d'alignement. L'annexion de terrains jusqu'au Fort Wellington est défendue selon l'argument suivant :

« ... il convient d'éviter les zigzags et d'avoir recours à une délimitation facile, déterminée, soit par un chemin long, un canal, ou un cours d'eau (...). Cette incorporation est indispensable ; elle est une conséquence inévitable du démantèlement. Notre ville, tendant à devenir de plus en plus importante, ne peut s'étendre vers l'ouest ; le plan de l'agrandissement d'Ostende veut même qu'il en soit ainsi » (36).

D. La vente des terrains provenant du démantèlement de la place d'Ostende

Début septembre 1872 le projet du cahier des charges pour la vente des terrains domaniaux est envoyé par le Ministre J. Malou à la ville d'Ostende (37).

Il sera accepté presque sans discussion par le collège échevinal, qui est beaucoup plus préoccupé par un nouveau problème : à savoir la question de l'emplacement et de l'exploitation du nouveau Kursaal à construire sur la grande digue. En effet, la ville d'Ostende reste croire dans la

(29) A partir de mars 1868 la Commission mixte de démantèlement fut supprimée. Une commission permanente du Ministère des Travaux Publics remplace la commission de démantèlement, puisque le Ministre des Travaux Publics devenait propriétaire des terrains de démantèlement après l'approbation du Plan d'ensemble par le Ministre de la Guerre.

(30) B.C., 1868, nr. 4, p. 39. Le conseiller M. Segaeert propose même d'interdire de bâtir sur les nouveaux terrains et de porter la largeur à 47 mètres.

(31) Un autre problème comporte la largeur de la nouvelle digue. Une largeur de 44 m - proposée par différents conseillers communaux - est portée à 30 m (15 m de digue, 2,5 m pour un trottoir à candélabres, 9 m de voie carrossable et 3,5 m de trottoir longeant les maisons).

(32) B.C., 1869, nr. 3, pp. 28-29.

(33) Deux autres propositions venant du conseil communal ne seront pas acceptées : la construction d'une école de natation à côté de l'estacade et l'élargissement de 20 à 30 mètres de la rue longeant à l'est l'emplacement destiné à la construction du Kursaal.

(34) Arrêté Royal du 10 juin 1869 : « Les délibérations susmentionnées sont approuvées... sauf en ce qui concerne l'alignement nord de la place du Kursaal et l'alignement est du jardin du palais du Roi, au sujet desquels il sera statué ultérieurement ».

(35) B.C., 1870, nr. 2, pp. 8-9.

(36) B.C., 1870, nr. 4. Par Arrêté Royal du 23 février 1871, quelques modifications sont apportées au plan général. Ces changements favorisent l'expansion vers l'ouest.

(37) Dans le nouveau gouvernement de janvier 1868, Frère-Orban devient Premier Ministre et est succédé dans sa fonction de Ministre des Finances par J. Malou, sénateur de la ville de St. Niklaas. Ce gouvernement libéral-catholique restera au pouvoir jusqu'à 1871.

possibilité de changer l'emplacement du nouveau Kursaal, prévu à l'extrémité ouest de la grande digue de mer selon le plan général d'alignement du 10 juin 1869.

L'année 1873 sera décisive pour le développement ultérieur de la ville. Avant de procéder à l'adjudication des terrains provenant du démantèlement le gouvernement conclut deux conventions avec la ville d'Ostende. Ces conventions portent sur un échange limité de terrains entre la ville et l'état :

- selon une première convention, la ville cède une partie de l'ancien Jardin des Princes à l'Etat en échange du bloc n° 16 des terrains provenant du démantèlement (voir fig. 7) (38).
- la deuxième convention porte sur l'échange de plus de 3 ha de terrains communaux contre une partie des terrains militaires au quartier Hazegras (39).

Par cet échange l'adjudication des terrains en masse devient plus facile et augmente la valeur des terrains.

Ainsi, une superficie de 36,26 ha fut mise en vente. Cette superficie comprenait les terrains devenus libres après la démolition des fortifications ainsi qu'un ensemble de terrains appartenant au domaine particulier du Ministère des Travaux Publics. De cette superficie, 14,27 ha furent réservés à l'état en vue de la construction d'un Athénée, des casernes, d'un hôpital et d'une église ; ces réservations de terrains pour des constructions d'utilité publique et appartenant à l'Etat, sont la conséquence directe des délibérations de la Commission mixte, installée dès 1865 par le Ministre de la guerre Chazal. Elles n'appartiennent pas au plan initial de l'ingénieur Crepin, qui établit son plan d'aménagement à la demande du Ministre Frère-Orban dès 1866. On peut supposer que les dernières délibérations de la Commission mixte portaient sur l'intégration des différents terrains à réserver pour des services généraux de l'état dans le plan déjà révisé de l'ingénieur L. Crepin.

Par ce fait, la surface disponible pour la vente de terrains à bâtir diminuait assez fortement et ne contenait plus que 22 ha. L'adjudication en masse concernait ainsi seulement 60 % des terrains provenant du démantèlement de la ville d'Ostende.

En plus l'exécution des divers travaux de démantèlement, de terrassements, de voirie, d'égouts et de canalisation de gaz fut évaluée à 2.160.000 francs. Le Ministre Malou obtint que la ville d'Ostende consentit à construire les égouts et une canalisation de gaz couvrant toute la zone de démantèlement afin de faciliter la vente des terrains.

On peut supposer que ces deux facteurs ont contribué au succès limité de la mise en vente, qui eut lieu aussi bien en Belgique qu'à l'étranger. Il y eut seulement deux candidats : une importante société immobilière de Bruxelles (la Compagnie Immobilière) qui proposait la somme de 450.000 francs, ainsi que l'offre de 786.000 francs provenant de l'ostendais Moulon. Cette offre fut la plus haute, mais ne parut pas être en rapport avec la valeur vénale des biens. Le Ministre Malou décida alors de faire exécuter par l'état les travaux qui étaient imposés à l'acquéreur suivant le cahier des charges du 8 juillet 1873, et de vendre les terrains en détail.

Alors qu'une délégation, comprenant le bourgmestre Jean Van Iseghem, le collègue échevinal et deux membres du conseil communal demanda audience au Ministre des Finances Malou pour la révision de l'emplacement du Kursaal, ce dernier avait vendu les terrains domaniaux à Louis Delbouille,

notaire à Liège. En plus, le cahier des charges originel fut modifié sur quelques points importants : d'abord le déplacement de la caserne à côté de l'établissement du gaz ; ensuite la fixation du nivellement en-dessous du niveau des rues, notamment à deux mètres au lieu d'un mètre et, enfin, l'emplacement du nouveau Kursaal pouvant être reconsidéré par l'acquéreur des terrains.

Il est très probable que le notaire Delbouille a pu obtenir ces trois révisions au cahier de charges originel en raison des deux grands désavantages mentionnés : la superficie restreinte des terrains à bâtir, qui était en plus morcelé par l'implantation de différents bâtiments appartenant à l'état, ainsi que les frais importants dus aux travaux de nivellement. Au prochain conseil communal l'indignation fut très grande parce qu'un particulier (L. Delbouille) avait pu obtenir des modifications au plan d'agrandissement, alors que la ville d'Ostende elle-même n'avait reçu jusqu'alors aucune concession de la part du gouvernement. L'échevin Charles van Iseghem déclare même qu'il lui est impossible de continuer son mandat et présente sa démission au Roi, se référant aux antécédents de la ville de Spa en 1869, lorsque plusieurs membres de l'administration dont le bourgmestre J. Servais et l'échevin Lezaack donnèrent leur démission dans des circonstances beaucoup moins graves (40). Au nom d'un certain nombre de propriétaires et d'industriels ostendais, une pétition fut envoyée à la Chambre des Représentants de la Belgique pour demander l'annulation de la convention relative à un projet de loi, réglant la vente des terrains domaniaux au notaire liégeois L. Delbouille (41).

Une convention fut en effet conclue entre le Ministre des Finances J. Malou et le notaire L. Delbouille, réglant la vente des 22 ha de terrains qui provenaient du démantèlement antérieur, et ce, pour la somme de 1.500.000 francs (convention du 10 janvier 1874). Le 12 janvier 1874, le roi Léopold II signa un projet de loi approuvant cette convention et accepta que L. Delbouille formait une société anonyme pour l'exécution de son entreprise ; ceci, conformément à la nouvelle loi de mai 1873 relative aux sociétés (42). Cette société anonyme fut seulement érigée en 1886 et portait le nom de « Société des Terrains Domaniaux d'Ostende » (43).

Une tentative du notaire Delbouille pour former une convention avec la ville d'Ostende, convention par laquelle la responsabilité financière incombe en première instance à la ville, ne se réalisa pas. Dans cette convention, la ville d'Ostende obtint cependant que l'emplacement du Kursaal se situerait dans l'axe de la rue de Flandre ; la ville recevrait en plus la moitié des bénéfices provenant de la vente des terrains (44). Une commission des finances installée par le Conseil Communal d'Ostende se prononça par principe contre toute opération d'une ville en participation avec des tiers et s'opposa à la convention entre le notaire L. Delbouille et la ville. La commission regrette que la ville n'ait pas pu elle-même acheter les terrains domaniaux (45). En plus, la population d'Ostende (17.000 hab.) a diminué de

(40) Cfr. LOMBAERDE P. et LOMBAERDE-FABRI R., *Le développement urbanistique, architectural et artistique de deux villes d'eaux en Belgique : Spa et Ostende*, in *Actes du Colloque International des villes d'eaux européennes*, juin 1981, San Pellegrino Terme (à paraître).

(41) Le notaire Louis Delbouille n'était pas étranger au monde financier belge. Son beau-frère, Jean Morel, fut le secrétaire de la Banque Nationale.

(42) Le même jour, une autre convention du même ordre fut formée entre le Ministre Malou et la Compagnie Immobilière pour l'aménagement des terrains de la citadelle du Sud à Anvers.

(43) Voir *Moniteur des Intérêts Matériels* du 3 janvier 1887, p. 217.

(44) La construction d'un établissement de bains était également prévue dans cette convention. Il y est stipulé que l'existence d'un tel bâtiment pourrait augmenter la vogue des bains à Ostende. Son emplacement se situerait le long de la place Léopold, sur le bloc n° 24 (voir figure n° 7).

(45) B.C., 1874, nr. 3, pp. 41-42. Dans le débat qui suit la lecture du rapport de la commission des finances, on donne comme exemple les villes de Bruxelles (le Quartier Notre-Dame-aux-Neiges) et d'Anvers (le quartier de la citadelle du Sud), qui appliquent pourtant le principe de participation avec des tiers.

(38) Cet échange fera l'objet d'une nouvelle discussion concernant l'emplacement du Kursaal.

(39) Dans cet échange est compris le prolongement des voies du chemin de fer jusqu'à une nouvelle gare - la station maritime - située près de l'avant port. Cette nouvelle gare se trouve ainsi plus approché des terrains provenant de la démolition des fortifications. Les deux conventions furent approuvées par la loi du 14 août 1873.

mille habitants depuis 1861, ce qui est très désavantageux pour la valeur des terrains à bâtir et rend donc toute opération de ce genre aléatoire. Par contre, on mentionne la station de bains de Blankenberge où l'on a construit sur la digue 69 maisons et 12 hôtels durant une période de 17 ans ; ce qui n'est pas étonnant vu que le gouvernement y a concédé gratuitement les terrains à tous ceux qui voulaient construire.

La vente des terrains domaniaux par L. Delbouille se réalisa en effet très lentement. Le dernier terrain ne fut vendu qu'après 1900. Pourtant comparé à Blankenberge, Delbouille pouvait se vanter du fait que 316 constructions se réalisèrent dans un temps record de sept ans après la mise en vente des terrains (46). Un tiers des bâtiments étaient des hôtels et des restaurants. Les constructions s'élevaient le long du Quai des Pêcheurs, de la grande digue et de la chaussée de Torhout. En comparant les prix de vente des divers terrains, il est remarquable de constater que la valeur des terrains à bâtir près du nouveau Kursaal à ériger monta jusqu'à 315 fr./m², tandis que les prix des autres terrains de la digue ne dépassèrent guère les 100 fr./m² (47). Pour le Quai des Pêcheurs on payait 50 fr./m² ; pour les terrains le long de la chaussée de Torhout seulement 18 fr./m². Il n'était donc pas étonnant qu'un public hétérogène s'installa sur les nouveaux terrains à bâtir : à savoir, d'une part une bourgeoisie fortunée le long de la digue ; d'autre part, un ensemble d'hôtels et de restaurants exploités par de riches commerçants, également le long de la digue dans les environs du nouveau Kursaal à ériger ; en plus, une petite bourgeoisie et le petit commerce le long du Quai des Pêcheurs et enfin une clientèle très diversifiée pour les autres terrains plus à l'intérieur de la nouvelle ville. Le contraste entre, d'un côté les rues importantes et les boulevards (autour du Parc Léopold, le boulevard de l'Ouest, etc...) et d'un autre côté, les modestes rues traversières caractérisa également les différences de niveau social.

Le projet primitif de la ville d'Ostende d'ériger des quartiers à bon marché pour ouvriers et pêcheurs ne se réalisa donc point lors de la construction de la nouvelle ville (48).

E. Nouveaux problèmes de travaux publics pour l'ancienne ville maritime et pour la nouvelle ville balnéaire :

A partir de 1873, un ensemble d'initiatives diverses concernant le développement balnéaire de la côte belge furent prises par le service des Ponts-et-chaussées, appartenant au Ministère des Travaux Publics. Un personnage-clé dans cette volonté de l'administration centrale de promouvoir le tourisme balnéaire à Ostende par l'amélioration de l'infrastructure locale est l'ingénieur L. Crepin. En effet, on constate la venue de Crepin comme ingénieur en chef-directeur aux services des Ponts-et-chaussées pour la Province de la Flandre Occidentale. Cet ingénieur va s'occuper pendant la période de 1873 à 1878 (49) d'un ensemble de problèmes relatifs au développement de toute la côte belge (50). A

Ostende, l'ingénieur s'occupait de trois problèmes majeurs (51).

— *la question d'une jetée-promenade (pier)* : la ville et la commission de la marine voudraient voir réaliser un projet de jetée-promenade d'une longueur de 340 m dans l'axe de la rue de Flandre. L'ingénieur des Ponts-et-Chaussées de la ville d'Ostende s'oppose à cet emplacement, considéré trop près de l'entrée du port et propose de construire le « pier » à l'extrémité ouest de la grande digue, dans l'axe de l'emplacement du nouveau Kursaal. Il pourrait avoir une longueur de 330 m (52). L'ingénieur Crepin est du même avis et pense que le « pier » sera le complément du nouveau Kursaal et formera un magnifique exemple de travaux « procurant aux étrangers qui fréquentent les bains d'Ostende, une promenade en pleine mer, promenade qu'ils vont faire aujourd'hui sur l'estacade ouest » (53).

— *l'élargissement de la digue ouest et l'appropriation des dunes entre Ostende et Mariakerke* : conformément à l'avant-projet de 1868, la nécessité de prolonger la digue-promenade jusqu'à Mariakerke-sur-Mer est la préparation à une deuxième extension de la ville d'Ostende. Dans une lettre de l'ingénieur Crepin au Ministre des Travaux Publics Beernaert, il est fait mention de la demande du notaire L. Delbouille d'acquérir les dunes entre Ostende et Mariakerke pour les aménager en terrains à bâtir (54).

En plus, l'ingénieur Crepin insiste sur la nécessité de dresser « un plan complet qui permette de juger de l'ensemble des travaux prémentionnés et de leurs raccordements avec les ouvrages existants ».

Les retards encourus dans la vente des terrains domaniaux, provenant du démantèlement, ne favorisent certes pas l'élaboration de ce projet d'aménagement des dunes entre les pavillons royaux et le hameau d'Albertus.

En effet, au mois de mars 1877, seulement 13,2 % des terrains acquis par le notaire L. Delbouille furent vendus. Des 22 ha, il restait encore 19 ha à vendre (55). A cause de ces lenteurs dans la réalisation du premier projet, l'agrandissement de la ville d'Ostende (le projet d'aménagement des dunes entre Ostende et Mariakerke) ne fut plus réalisé selon les idées et directives de l'ingénieur Crepin (56).

— *le problème de la grande voirie* : après la démolition des fortifications il était possible de reconsidérer le tracé des routes - appartenant à l'état - qui traversèrent la ville d'Ostende. Ce problème, dit de « la grande voirie » ou de « la grande route », était assez complexe par suite du parcours très anormal que suivait cette route nationale à travers la ville d'Ostende du fait de la ceinture des fortifications. La « grande route » entrait dans la ville par l'ancienne porte de l'Ouest, traversait la rue des Sœurs Blanches, tournait à angle droit à la jonction de la rue de la Chapelle et suivait cette rue jusqu'au port des bassins. L'ingénieur Crepin reprend en partie son idée originale de réaliser en même temps qu'une révision de la voirie, son projet pour la réalisation d'une grande ceinture autour de la partie ouest de la ville : à savoir, la création de l'avenue de la Reine. Le but de cette réalisation est évident : la ville d'Ostende doit devenir avant tout une ville balnéaire. La communication entre la

(46) Pour la mise en vente des terrains, voir surtout la brochure publicitaire éditée par L. Delbouille : « Nouvel Ostende, notice sur les terrains domaniaux », archives de la ville d'Ostende.

(47) Dans son étude sur le tourisme à Ostende L. Constandt remarque qu'à cause du prix des terrains la plupart des hôtels entouraient le nouveau Kursaal. Voir CONSTANDT L., *Evoluties van het toerisme te Oostende (1874-1914)*, (thèse de licence non éditée), Gand, 1980.

(48) En effet, dans son programme de démolition des fortifications, la ville d'Ostende proposait déjà en 1865 de construire un ensemble de logements et d'habitations « dans des conditions que réclame l'hygiène publique pour la population ouvrière, qui, à défaut d'espace, est obligée de vivre aujourd'hui dans un état d'agglomération nuisible sous bien de rapports ». Voir B.C., 1865, nr. 12, p. 82.

(49) Après 1878, l'ingénieur Crepin est membre du comité permanent de l'Administration des Ponts-et-Chaussées au Ministère des Travaux Publics. Il est succédé par l'ingénieur Piens au poste d'ingénieur en chef-directeur pour la Flandre Occidentale.

(50) Un des problèmes majeurs consiste dans le drainage et le boisement des dunes des communes de Blankenberge, Heist, Middelkerke et Westende.

(51) Le collaborateur direct de l'ingénieur Crepin à Ostende est l'ingénieur Symon et plus tard l'ingénieur Bovie.

(52) B.C., 1874, nr. 11, pp. 110-115.

(53) L'estacade ouest forme avec l'estacade est le chenal entre la mer du nord et l'avant-port.

(54) Lettre du 20 octobre 1877, A.G.R., Ministère des Travaux Publics, n° 541.

(55) En 1886, la moitié des terrains était vendue et seulement après 1900, les derniers terrains provenant du démantèlement le furent également. Il fallait donc plus de 25 ans pour réaliser la vente des terrains domaniaux provenant du démantèlement de la place d'Ostende.

(56) Il faudra encore attendre 10 ans avant que ne se réalisent les plans de Lainé-North et Mols-Dugardin. Voir RANIERI L., *op. cit.*, pp. 233-240.

« grande voie » et la plage se ferait directement par cette ceinture. L'ingénieur donne même deux autres motifs pour que l'avenue de la Reine soit tracée : « Cette grande voie de communication aboutirait à la plage, rendant ainsi possibles et faciles tous les transports en cas de naufrage ou de travaux urgents de défense à la côte ».

Aussi bien le roi Léopold II que le Ministre Frère-Orban pensent que cette voie de communication, allant de la mer vers le canal de Bruges, serait d'une grande importance pour l'intérêt de la ville, voire de la nation :

« Le pays entier a intérêt à ce qu'Ostende attire beaucoup d'étrangers et produise sur ceux qui arrivent de l'Angleterre une impression favorable. Bien d'autres villes d'eaux sont plus pittoresques et mieux situées. Nous devons faire des efforts pour donner à Ostende tout le charme possible » (57).

Ce projet était lié à la création du Parc Marie-Henriette entre le chemin de fer et le canal de Bruges. Il faudra cependant attendre l'arrivée au pouvoir de l'Ostendais Auguste Beernaert comme Premier Ministre en 1884, pour que les deux projets se réalisent.

CONCLUSION

Comme conclusion à cet article, on peut dire que durant la période de 1865 à 1878, les premières phases de la transformation de la place d'Ostende en ville de bains se sont réalisées : le démantèlement de la place forte, la construction de la grande digue à 30 m de largeur, le lotissement ainsi que les premières ventes des terrains domaniaux. La réalisation effective de ces différentes phases d'agrandissement et d'aménagement de la ville d'Ostende s'est effectuée en premier lieu conformément à la volonté du gouvernement belge. Celui-ci n'a pas seulement changé le plan initial de l'ingénieur Crepin, désigné par le gouvernement pour concevoir un avant-projet, mais le gouvernement a en plus écarté les désirs de la communauté ostendaise. La ville d'Ostende voulut avant tout maintenir son premier succès touristique - datant des années 1850 - au côté nord et nord-est de l'ancienne ville. En plus, elle avait peur qu'une nouvelle infrastructure balnéaire, ainsi que la création d'une nouvelle ville à côté de l'ancienne ville aillent déplacer les activités touristiques et commerciales en dehors de la ville existante (58).

L'architecte Hector Horeau avait repris dans son plan pour la suppression des fortifications les désirs de la ville d'Ostende : l'établissement d'un grand hôtel de luxe à côté

de l'avant-port pour favoriser le développement de la partie est de l'ancienne ville avec ses multiples activités de l'ostréiculture (59), l'emplacement d'un nouveau Kursaal dans le prolongement de la rue commerçante et en face de l'ancienne ville, la création d'une zone de verdure tout autour de la ville et la possibilité d'étendre la surface bâtie en dehors de l'ancienne ville, mais sans pourtant y créer une nouvelle infrastructure balnéaire.

L'architecte français proposait même le déplacement du Palais du Roi du Jardin des Princes vers le terrain des anciens chalets royaux dans les dunes de Mariakerke.

La ville d'Ostende - en particulier son conseil communal - s'est montrée très hésitante quant à la défense de ses aspirations de voir réaliser un aménagement à partir d'un assainissement et d'un embellissement de l'ancienne ville.

Cet assainissement s'est effectué en majeure partie grâce aux subsides provenant des bénéficiaires des Jeux de Spa (60). Dans l'emploi de ces fonds supplémentaires aux revenus des abonnements de bains, la ville possédait une assez grande liberté : amélioration du système d'eau dans l'ancienne ville, le pavage des trottoirs, la construction d'un hippodrome, l'achèvement du casino à l'hôtel de ville etc.

Durant cette période de treize ans, il y a un ensemble de pouvoirs et de personnes qui ont contribué à cette soudaine transformation :

— l'ingénieur en chef-directeur L. Crepin qui a défendu son projet global, prévoyant la création d'une nouvelle ville à l'ouest de l'ancienne ville d'Ostende. Cette nouvelle ville présentait essentiellement des constructions résidentielles et bourgeoises suivant un parcellement urbain. L'ingénieur n'a pas seulement dessiné et élaboré l'avant-projet de cette nouvelle ville, mais il lui a été possible, jusqu'en 1878, de contrôler l'exécution de son plan.

— les Ministres des Finances Frère-Orban et Jules Malou, qui ont pris les dispositions nécessaires pour faire prévaloir le « plan Crepin » plutôt que le « plan Horeau », qui, lui répondait aux exigences et volontés de la ville d'Ostende. En plus, le Ministre Malou a réellement su manoeuvrer, quant à la concession de vendre des terrains, pour s'accorder non pas avec la ville d'Ostende, mais avec un particulier étranger à la politique ostendaise : le notaire Delbouille. Celui-ci a su remplir habilement sa tâche de promoteur des terrains domaniaux en exécutant méticuleusement la volonté du gouvernement.

(57) Voir A.G.R., *Papiers Frère-Orban*, nr. 427. L. RANIERI date cette lettre de 1868. Pourtant celle-ci n'est pas signée, ni datée et n'est pas conforme à l'écriture du roi Léopold II.

(58) Le développement futur de la vie balnéaire à Ostende allait prouver l'exactitude de cette crainte. En 1865, la partie ouest de la plage ne connut presque aucun succès ; par contre, en 1877 le nombre de bains pris à l'ouest de la grande digue équivalait à celui de la partie est. En 1878, plus de 90 % des bains sont pris en face de la nouvelle ville.

(59) Sur la disparition de l'ostréiculture autour de l'ancienne ville d'Ostende voir HALEWIJCK R. et HOSTYN N., *Oostends oesterboek. Historiek van de Oostendse Oosterteelt vanaf de 18de eeuw tot op heden*, Ostende, 1978.

(60) Voir LOMBAERDE P., *L'emploi d'une partie des fonds de Spa à l'embellissement de la ville d'Ostende*, in *Histoire et Archéologie spadoises*, nr. 33, 1983, pp. 3-10.



Containerdiensten wereldwijd



CMB
the belgian line

St-Katelijnevest, 61 - B-2000 ANTWERPEN - Tel. 03. 223.21.11 - Telex : 72304

CMB 436N

Mediterraan tussenspel

Door Fregatkapitein o.r. M. VERBOVEN

TRAINING B

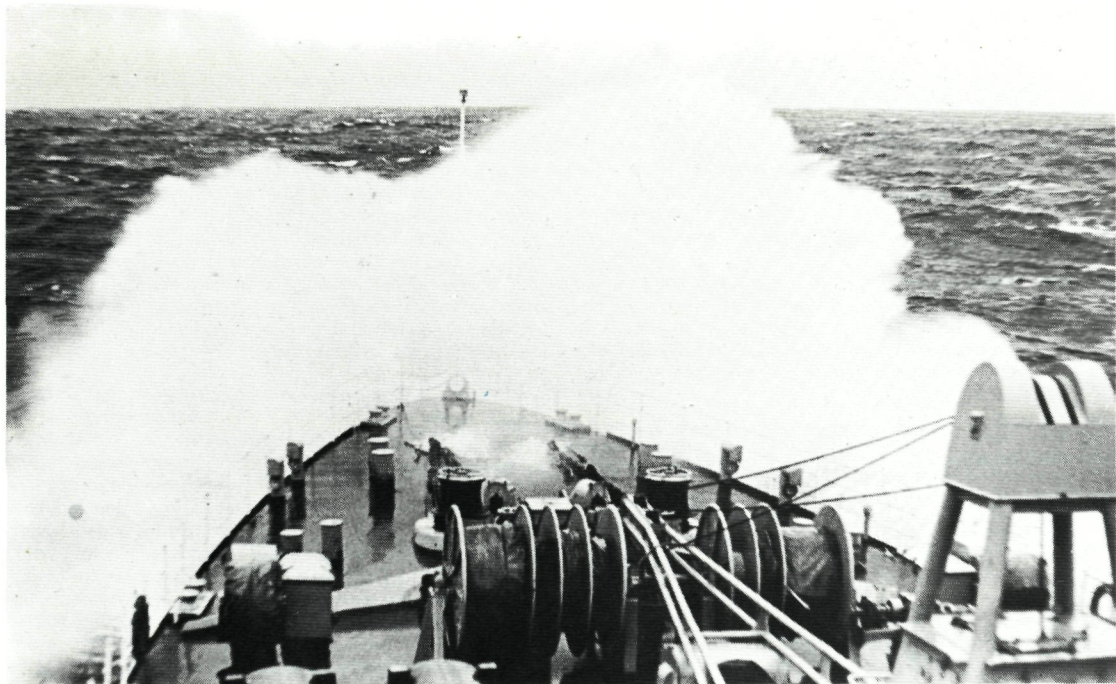
Over de eerste dagen van zo'n winterreis valt er niet bar veel te vertellen. Ze verloopt volgens een vast stramien. Vóór ze begint staat het al vast dat het zowat overal stormt; en dan het hardst in de omgeving waar je noodgedwongen doorheen moet. Ook dit keer lagen de vooruitzichten in die optimistische lijn. Bij het vertrek moet het ook noodgedwongen vies en vuil weer zijn; het was dan ook winderig, kil en koud met tussendoor een nijldige regenvlaag. De wind dien je steevast op kop te hebben zodra het schip de neus buiten de haven steekt; ook dat klopte, en dat bleef zo een paar dagen duren. Het gevolg was wel dat een flink aantal kadetten en de meeste neofieten onder de bemanning binnen de kortste tijd witte en groene schakeringen rond de mens kregen, en troost en heil zochten bij dokter en bed.

Zoals dat ook wel meer voorvalt: van al die stormen was uiteindelijk niet veel te voelen. Een stuk in 't Kanaal vlakke alles vlug af en bij het binnenvaren van de Golf - natuurlijk 's nachts - wiegde de « Zinnia » iedereen in slaap op een iets achterlijke, vriendelijke deining en bracht een zuidwestelijke wind nog maar amper kracht vier op. 's Morgens rolde het schip traag op een doffe zee van ruwgeschuurd blauw staal.

Tegen de middag trok de grijsgegolfde hemel los van de zuidelijke horizon in een lichtgeeloranje streep met vaag-groene vlekken die gaandeweg opentrok naar de lichtblauwe hemel. De warme zon schoot gensters naar het scip en zette de brug in een helgele gloed.

Bij valavond zag het er even naar uit dat een toenemende zuiderwind de mooie beloften wou bederven, doch na kaap Villano zwakte alles weer af. De volgende voormiddag trok bleekblauw open; de zee lag fris indigo met kleine witte kopjes waarover jan-van-genten met zelfzekere vleugelslag rakelings laveerden, optrekkend in volle vlucht en moeiteloos zwevend, in dolle vaart terug boven de golftoppen scheerden.

Door die meewillende weersomstandigheden had iedereen al volop de gelegenheid gekregen, het zich aan boord naar de zin te maken. De witte neuzen blonken intussen weer normaal, de kadetten draaiden al vlot mee in de boordroutine en liepen niet meer verloren. Ze wilden wel om de haverklap weten hoe de reis opschoot, want het kwam blijkbaar



nogal frustrerend over dat de « Zinnia » merkbaar afstand aflegde en volgens « horen zeggen » de voorziene kapen rondde, terwijl er niets anders was te zien dan zee en nog eens zee. Dat is trouwens wel het toeristische nadeel van het separatiesysteem voor de navigatie rond West-Europa. Als je uitvarend bent, zit je in de buitense strook, dus ergens tussen de tien en twintig mijl van alle land verwijderd. Met als gevolg dat er van de Franse, Spaanse en Portugese kust niets of ten hoogste een vage streep of een schaars vuurtoerenlichtje te zien is. Van de zo aangename en voldoeninggevendende kunstnavigatie komt niets terecht; pas in de straat van Gibraltar kom je weer tot het besef dat er inderdaad nog kusten bestaan. Nu wou het zelfs dàar niet zo best mee; het weer was er best genietbaar, doch er hing te veel vochtigheid in de lucht, wat de Noordafrikaanse bergen reduceerde tot een grijze en mistige verzameling weliswaar decoratieve bulten en vlakken. De Spaanse kant en de Rots zelf beperkten zich tot wat okergele vlekken.

Intussen was de temperatuur gevoelig gestegen; de wind vlakke volledig af en de Middellandse Zee lag spiegelglad, enkel gebroken voor duikende bruinvissen. Een ideaal weer voor de « postboei »: die truk doet het al generaties lang, het klinkt blijkbaar zo geloofwaardig dat er massaal wordt ingetrapt. Ook dit keer zetten alle goedgelovigen zich ijverig aan 't schrijven. 's Morgens verdrong een geïnteresseerde en dichte menigte zich aan de reling, de onervaren bemanningsleden en kadetten om dat postboeigebeuren van dichtbij te volgen, en zij die van wanten wisten om die eenvoudige zielen op foto te krijgen.

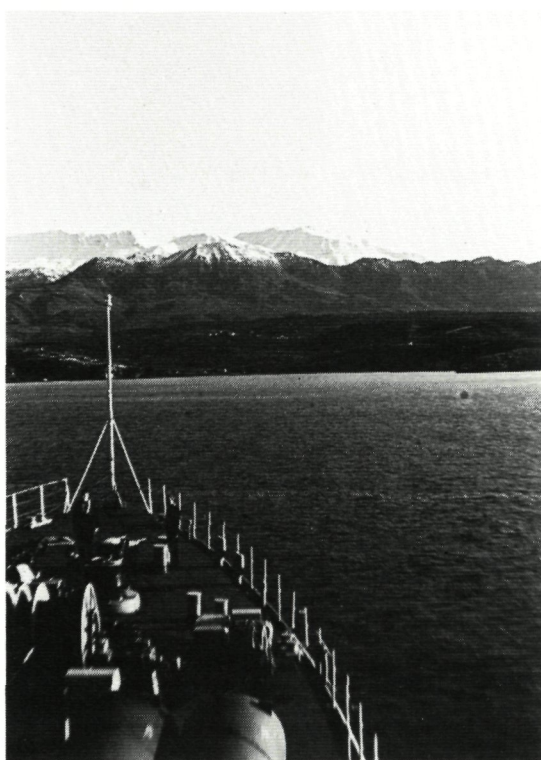
Deze reis met de « Zinnia », zoals trouwens ook de volgende, was in feite bedoeld als praktijk voor de kadetten van de Hogere Zeevaartschool. Vanaf de eerste dag draaiden ze dan ook mee in het boordleven, liepen wachten, leerden sturen, biktten en schilderden. Van de drie ingescheepte koopvaardijofficiëren en één bootzman kregen ze overdag les over instrumenten, navigatie, scheepsveiligheid, zee-manschap, wat ze dan meteen allemaal in de werkelijkheid konden toepassen. Aanvankelijk verliep dat nog met veel zoeken en tasten, met veel naïeve reacties - als dat de golf van Biskaje was, waar lag dan wel die van Gascogne? -. Maar eens Gilbraltar voorbij, hadden ze hun draai gevonden, het doorzicht bloeide schuchter open en de praktijk, de enige zinnige opleiding voor het zeemansberoep, kwam op gang.

De Middellandse Zee kent erg grillige buien: 's avonds nog spiegelglad, tegen de morgen raamt een schuivende stoel tegen je bed je wakker. Een fikse achterinkomende noordwesterstorm joeg het schip in een kurketrekkerslinger voor zich uit, en naast de boeg braken de meelopende golven in uitgestreken vlakken schuim. Dat gebeurde bovendien allemaal op een zondag; een aantal ongelukkigen, die hadden gehoopt op een onbezorgd nietsdoen, schakelden prompt over op de klassieke groenige tint met wit rond de neus en zagen zich teruggeworpen in de wanhopige ellende die zeeziekte kan zijn. Alsof er niets aan de hand was, lag de zee er maandagmorgen weer onschuldig-kabbelend bij, met een leeggeblazen hoge blauwe hemel, een messcherpe horizon en zuiderswarme zon.

Iedereen voelde plots de behoefte om aan dek te werken. Het kon zo gek niet klinken, of om het even welke boordspecialiteit wou bepaalde karweitjes naar openlucht verplaatsen om toch maar het maximum uit de zachte zonnwarmte te halen.

Dat weer handhaafde zich tot de aankomst te Souda Bay op Kreta. Vóór het binnenlopen ankerde de « Zinnia » in de baai, kwestie van alles vlug een extra-beurt te geven. Het zicht was grandioos, met glooiende grijsgroene heuvels en grillige okergele en lichtgrijze rotspartijen langs de kust, oplopend naar kale grauwbroune bergstompen met op de

achtergrond een besneeuwd massief, alles gevat in een scherpe vergeet-mij-nietjes lucht en een witgespikkelde donkerblauwe zee.



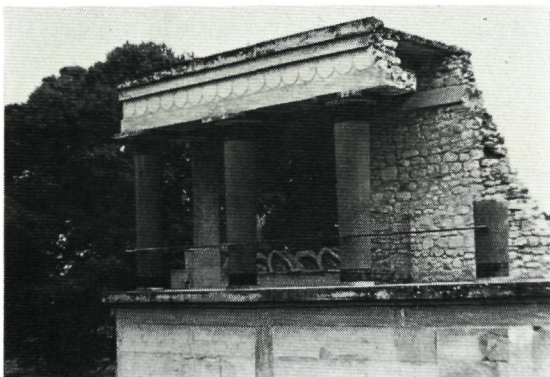
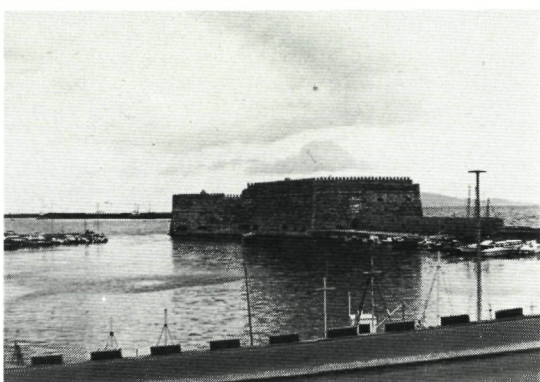
Onder een frisheldere hemel ontscheepte de « Zinnia » 's anderendaags in de voormiddag de meegebrachte vracht missielen en verhaalde nadien naar Souda. Hiermee startte de verkenning van Kreta. Souda zelf kreeg amper een vluchtig blik, een normale reactie want als haven was het een rommelig gedoe en 't dorpje zelf lag daar als een onpersoonlijk en niet zo geslaagd straatje tegenaan geplakt. Enkele kilometers verder wachtte Xania, een stadje met de vage trekken van een Venetiaanse aanwezigheid in de middeleeuwen en met de nog merkbare schade van de tweede wereldoorlog. In de namiddag streken bemanning en kadetten neer in een verlaten stadje, midden in de siesta die daar uitloopt tot halfvijf. In afwachting installeerde de meerderheid zich voldaan op de zonovergoten terrasjes van het pleintje dat uitziet op het havensteig met zijn okergeel piertje, een moskeetje aan het landeinde ervan, elegante vissersschepjes op rimpelend water, de wazige kapen en bergen van Noord-Kreta als achtergrond.

Om nadien door de nauwe straatjes te slenteren, soms vol smalle diepe winkeltjes met overvol behangen voorgevels, zodat je je in de Arabische soeks waande. Het wemelde in een weelde van kleur en tekening: geometrische griekse motieven in helle tinten, zeldzame lichtgroene onyx en de lichtbruine gestreepte soort die aan vazen en beelden de indruk geven of ze uit een fijne houtsoort zijn gesneden, donkergele leerwaren, rekken gevuld met kruiken in alle vormen en omvang, waarop oud-griekse tonelen op witte of roze achtergrond, ikonen variërend tussen amateuristisch lelijk tot adembenemend sereen - wat dan ook wel viel te merken aan de prijs -. Steegjes die er bij daglicht doods en eentonig bijlagen, ondergingen na valavond een metamorfose als de

restaurantjes licht en gitaarmuziek tussen de hoge huizen druppelden. Het was een wereldje, dat er zijn tijd voor nam om te leven, urenlang kletsend terwijl ze sterke koffie, harswijn of ouzo slurpte.

Halfweg het eiland liggen Heraklion en Kosmos, met het opgegraven paleis van koning Minos. Om er vanuit Souda te geraken, zit je twee volle uren op de bus. De weg volgt grotendeels de kustlijn, aanvankelijk op min of meer vlak terrein tussen aanplantingen van sinaasappelen en citroenen, of langs glooiende hellingen vol olijfbomen. Halfweg kronkelt de weg omhoog, en slingert rond stijl afgeronde heuvels, waarop lage donkergroene struiken als een moslaag gedrapeerd liggen, of lichtgroene bosjes als ontelbare dotjes de grijze bultige berghellingen bespikkelen.

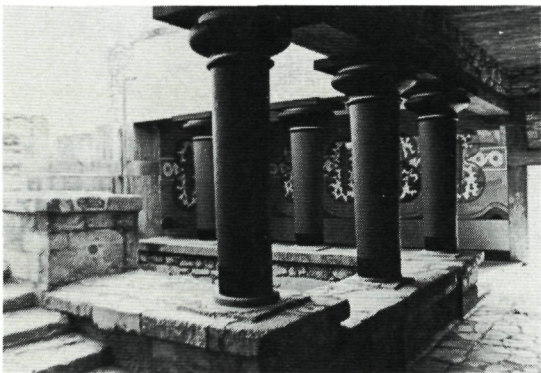
Soms hangen ravijnen boven kleine grillige strandjes of circelt een baai met een wit dorpje diep in een bocht.



In een Knossos dwaal je verbluft door de resten van wat eens een onwaarschijnlijk bouwwerk moet zijn geweest, een doolhof van gangen en lokaaltjes met decoratieve fresco's, de verdiepingen geschraagd door korte, rode of zwarte ronde pilaren, alles zowat vierduizend jaar geleden met primitieve middelen kunstig in mekaar gepuzzeld. Later in het museum van Heraklion gaat de confrontatie verder als je staat voor een schat aan fijnbewerkte gebruiksvoorwerpen en juwelen, met steeds weerkerend het motief van de minotaurus. Het is te veel om het allemaal op één schamele dag te verwerken.

Bij het vertrek aan boord hing er al een laag wolkendek. Tijdens de terugreis kropen de bergtoppen op de horizon in de mist en 's avonds barstte een stormige stortvloed los. Bij de afvaart 's morgens blies een felle noorderwind het schip stijf tegen de kaai. Eens buiten de baai kreeg het schip de volle laag van de korte hoge golven waar het tegenin moest. Na de kalme zeedagen van de voorbije week en het verlies van de toch al onervaren zeebenen gedurende het aanleggen te Souda, begaf andermaal een respektabel deel van de scheepsbezetting tegenover zoveel natuurgeweld. Heel de dag ploegde de « Zinnia » met lage vaart tegen de zee in. In de loop van de nacht, onder de toenemende bescherming van de Cycladen, kreeg het leven voor velen terug een minder somber uitzicht. De dag daarop was alle leed weer geleden bij de aanblik van de brede kalme baai van Athene, met grijsgele bebouwing gegroeid tegen de hellingen en omzoomd met rustig geronde heuvelruggen.

Pas tegen de kaai stortte iedereen zich enthousiast in het avontuur dat de ontdekking van Athene in feite is. Het bleef zonnig maar koud, de toeristen liepen schaars, de stad moest in feite enkel maar worden gedeeld met de bemanning van een Amerikaanse eskader, waaronder een vlieg-





kampschip. Het begon met een georganiseerde rondleiding - het leek wel een bedevaart - naar de Akropolis. Een aantal werd meteen door de antieke virus besmet en geraakte niet meer los uit de fascinerende omgeving van de ruïnes. Vanop de Akropolis hing hun blik dan wel even aan het breeduitgespreide en heerlijke panorama van stad en omgeving, maar hij dwaalde weer vlug af naar de zuivere lijnen van het Parthenon, de resten van tempels en theater. Om dan af te dalen naar het Agora, waar de Theseion-tempel, gevat in groen struikgewas en donkere spitse cipressen, de sfeer opriep van een pastorale. Waar het oog ook keerde, overal rond het oude centrum, langs pleintjes, op straathoeken, stond het oude Athene in weelderige overdaad.

Tegen de noordkant van de Akropolis hangt Plaka, de overblijvende Griekse buurt in de moderne uitpuilende stad. De straatjes zijn er smal, kronkelend en stijl, met robuste byzantijnse kerkjes, bruingle en vuilwitte huisjes omgeven door slingerend groen en opgevuuld met kleine terrasjes. Op warme avonden hangt de verlichte wijk vol syrtaki-muziek en drankjes-slurpende Grieken. Aansluitend op de Plaka, aan de voet van de Akropolis, ligt Monastiraki, een wirwar van winkelstraatjes, overvol en rumoerig. De smalle winkeltjes zitten propvol onyxvariëteiten, vazen in alle vormen en maten tussen mastodonten van een meter hoog en minuskule dingetjes van amper vijf centimeter, met strakke motieven of met zachtvloeiende tekeningen in pasteltinten, bordes beschilderd in schakeringen van blauw, rood, geel en groen, reproducties van de sierlijke minoïsche fresco's. Aan de gevels hangen koperwerk, schrilgekleurde kleren en matjes. Het is een feest voor het oog, je kunt er uren in rondwalen, kijkend, keurend, argumenterend, afbiedend, genietend, kopend. En zo cirkel je langzaam terug naar het vertrekpunt, de Akropolis, die het allemaal overheerst en het als een magneet rond zich dichthaalt. Enkelen zwierfen uit tot het archeologische en het byzantijnse museum, doch ze keerden onvermijdelijk terug naar de bakermat, weg uit de nogal eentonige grootstad die Athene eigenlijk is, terug naar het onvergetelijke oude centrum.

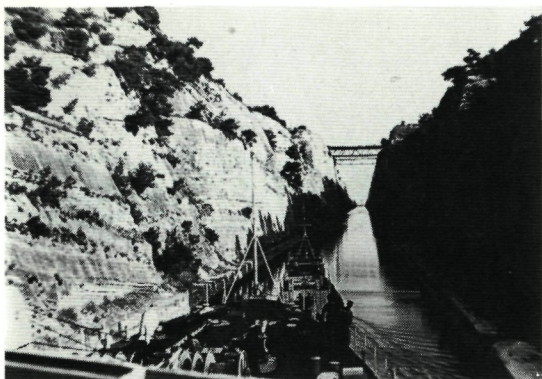
Boordevol herinneringen, verzadigd door ontelbare indrukken, en met een bemanning die geen drachme meer op zak had, zwaaide de « Zinnia » zich op een lichtnevelige morgen uit de haven van Piraeus, rondde het eiland Salamis en zette koers naar het kanaal van Korinthe. Het kanaal is een gleuf, stijl uitgegraven doorheen een inzinking in de omringende heuvels; op de bodem van die slerk ligt er een smal streepje

water getrokken. Met amper vijf meter overschot over elk boord, gleed het schip tussen de bijna rechtopstaande rots-wanden, die ergens in het midden zijn overspannen door een paar metalen bruggen. In de kloof is het killig; iedereen deed ook een beetje luidruchtiger dan gewoonlijk door het zich ingesloten voelen. Wat niet verhinderde dat alle beschikbare foto- en filmapparaten ijverig klikten en zoemden bij die eenmalige gelegenheid. Net toen het schip onder de spoorwegbrug doorvoer, kwam er een treintje over. De Griekse spoorwegen buiten blijkbaar elke aanleiding tot variatie uit, want het ding stopte meteen, toeterde ijverig zijn saluutje, machinist en passagiers hingen zich in de raampjes en zetten zich ijverig aan 't zwaaien en roepen. Na een paar minuten onderbreking, zette het treintje toeterend zijn reis verder.



Aan het einde van het kanaal brokkelden de heuvels geleidelijk lager, de zon gleed terug op het schip en voor de boeg blikkerde de kabbelend-blaauwe golf van Korinthe, ingesloten door de eeuwig terugkerende grijze en grijsgele bergen. Op de vlakke stukken langs de kust zijn ze overdekt met groene olijfbomen en donkergroene citrusaanplantingen, afgewisseld met ranke cypressen. Hogerop liggen de hellingen groenbespikkeld, nabij de toppen uitlopend in kale rondingen, die in opeenvolgende rijen hoger en hoger oprijzen naar het binnenland toe, wazig afgesloten met witbesneeuwde geribde ruggen.

Buiten de golf bleef de zee even vriendelijk, en dit tijdens heel de oversteek naar Sicilië. Bij het naderen van de straat



van Messina schoot de zee binnen de tien minuten vol witte schuimkoppen en lange uithalers, die geleidelijk weer afvlakten en in de engte zelf volledig verdwenen.

De reusachtige witte stomp van de Etna met een lichte dunne rookpluim aan de top, tekende zich even vaag af tussen en boven de wolken. In de straat schuiven de wildopgestapelde bergen langzaam naar mekaar toe. De Calabrische kant houdt dat spektakulair vol tot voorbij het smalle uiteinde; Sicilië sluit de poging af met een een langgerekte vlakke landtong.

's Nachts nabij de Ionische eilanden, lag de zee zo spiegelglad dat de nadering van scholen spelende bruinvissen tientallen lichtpuntjes op de scheepsradar bracht. Intussen viel alles aan boord weer in de pas, met dagelijkse oefeningen en werk voor de bemanning, en de kursussen afgewisseld

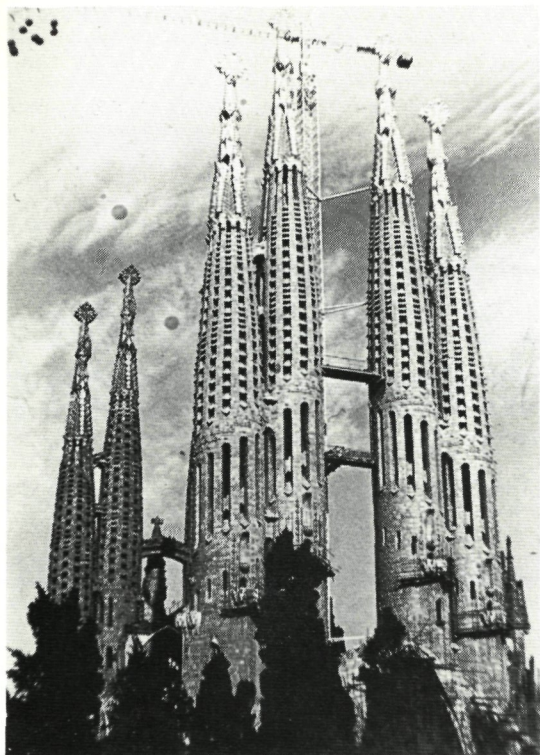
door praktijk voor de kadetten. Hoe eentonig zo'n boordroutine ook schijnt, om een onverklaarbare reden heeft de regelmaat van dergelijke dagindeling tot gevolg dat de dagen op zee voorbijvliegen. Dat lijkt een tegenspraak, maar in de realiteit komt het zo over. De reden is vermoedelijk hierin te zoeken, dat een boordroutine ervoor zorgt dat de bemanning heel de dag wordt beziggehouden.

Op een bepaald moment, ergens kort na het avondeten, valt die routine ongeveer stil, behalve voor het wachtpersoneel. De boordanimatie, onder de stimulerende leiding van de padre, neemt dan over. Ze begint met uitgebreide nieuwsberichten over binnen- en buitenland, en wetenswaardigheden over het boordleven. Nadien komen er quizz, lotto of kaarttornooi, en dagelijks film, dank zij de video.

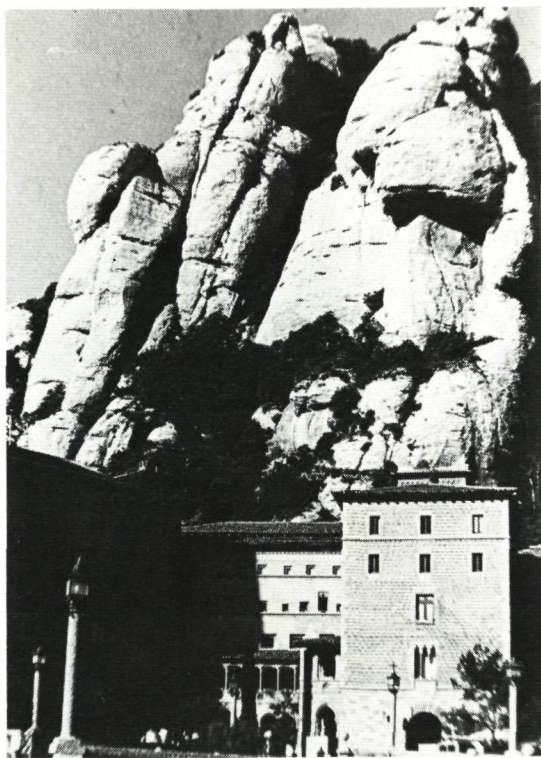
Ten slotte plaatselijk vertier en muziek, waarvan het aantal decibels onklopbaar hoog in de omgeving van de kantine ligt.

Bij de nadering van de straat van Bonifacio, tussen Korsika en Sardinië, liet het mooie weer het afweten. Lage wolken gaven de toch al woeste kusten een mistig, sinister uitzicht en de gele fletse zon die vruchteloos naar een opening in het wolkendek zocht, maakte het alleen nog maar erger. Na de doorvaart van de straat, blies de wind zich in een minimum van tijd naar kracht acht en hield dat vol voor de rest van de zondag en een stukje van de maandag. Dat was dan de vierde zondag op zee en meteen ook de zoveelste dag stormweer: 't leek er wel om begonnen. Die vaste opeenvolging hield echter wel één erg gewaardeerd voordeel in: de overige zes dagen van de week bleef het weer uiterst genietbaar.

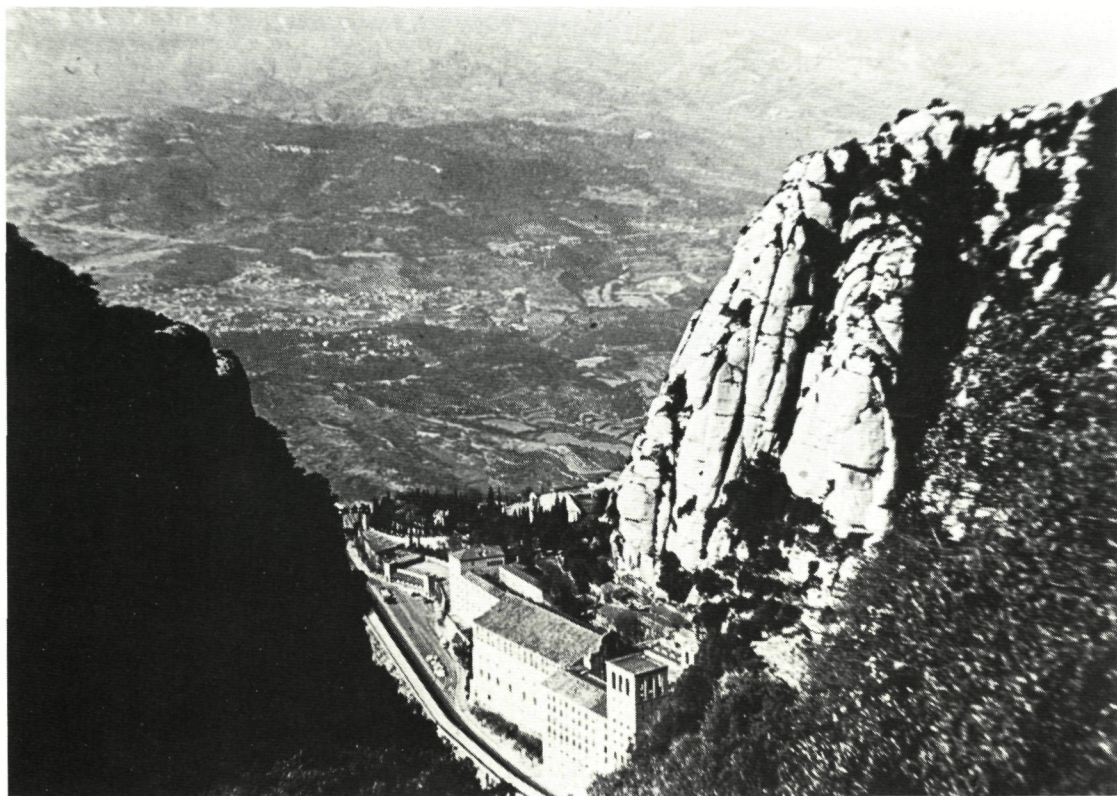




De «Sagrada Família»



Monserat



Eens buiten de mistralzone, viel de wind binnen de paar uren.

Bij het binnenvaren van Barcelona op een koele dinsdagmorgen, lag het wateroppervlak rimpeloos: zoals het trouwens was tijdens heel het verblijf, koel zonnig en windstil.

De stad ligt in een heuvelring, beschermd naar het noorden en open naar zee. Ze vult volledig dat amfiteater en palmt nu geleidelijk ook de heuvels in. Door de enorme aanvang van Barcelona is het exploreren ervan een nogal omslachtig bedrijf. Zoals in praktisch elke haven, drumt het oude kwartier ook hier tot vlak tegen het water; het is ook het mooiste, of beter het meest schilderachtige gedeelte. Spleetstraatjes van amper twee meter breed snijden tussen oude huizencomplexen van zes verdiepingen hoog. De drogende was en ettelijke potten hangplanten zorgen permanent voor de bevlagging van het smalle luchtstreepje ergens onbereikbaar hoog in de lucht. De hoofdstraatjes in die wijk verbreden tot ongeveer vier meter, blijkbaar voldoende om ze vol winkeltjes en eethuizen te stuwen en er, naar Spaanse normen, met een wagen door te rijden. In dit kwartier vind je ook de oude feërieke kathedraal en oude huizen met stenen kantwerk rond portieken en ramen. Sommige hoekjes doen een beetje aan Brugge denken. Een paar brede lanen omsluiten de oude wijk; één ervan, de Ramblas, is bedoeld als wandelstraat met kraampjes op de brede middenmoot, aan weerskanten toeristenwinkeltjes met alle denkbare Spaanse specialiteiten en snuisterijen, plus de meer persoonlijke aanbiedingen die eigen zijn aan elke havenstad.

Voor de futuristische torens van de Sagrada Familia moet je dan weer een heel andere kant uit. Dat over die torens moet je dan letterlijk opvatten, want hoewel de bouw van die kerk al zowat honderd jaar bezig is, ingevolge permanent geldgebrek staan er alleen nog maar de spitsen. Die zijn dan toch al

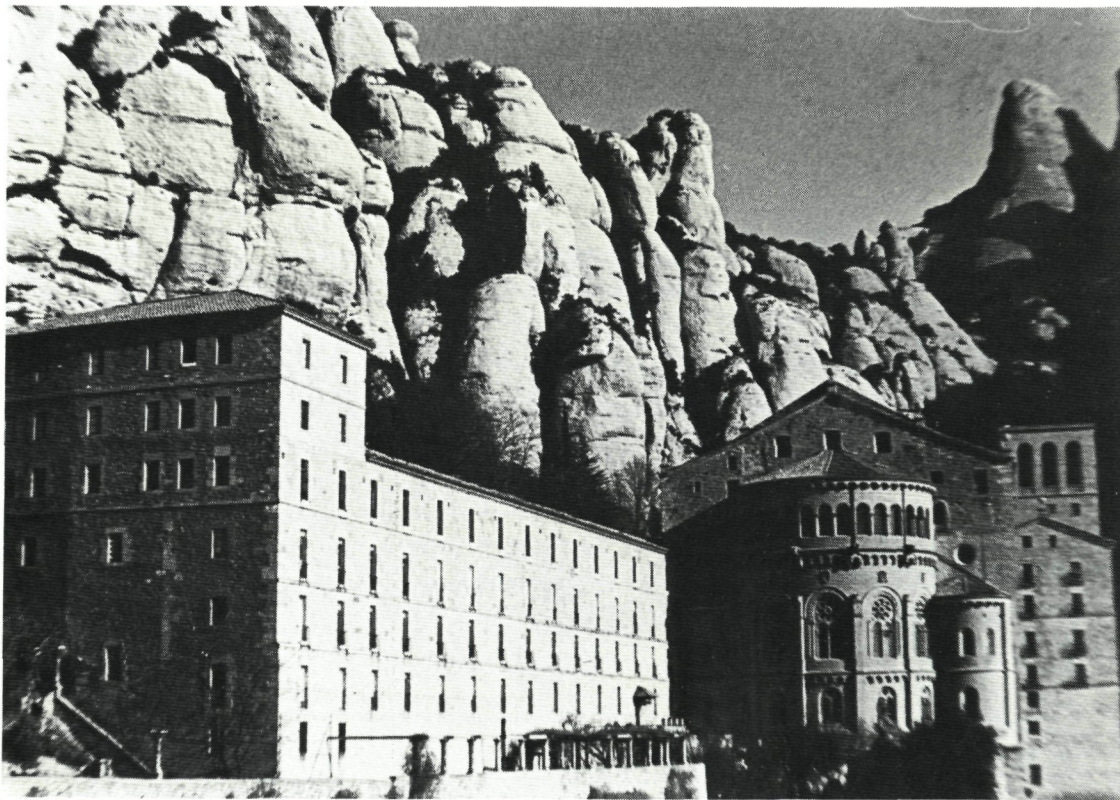
indrukwekkend genoeg, vooral het achterpand, het oudste gedeelte, dat in een jubelende wirwar van beelden en symbolen als een symfonie gestold leven naar de hemel stuwt.

Aan de andere kant van de stad, tussen de kastelen en overige restanten van een vroegere internationale tentoonstelling, ligt « Puepblo Español », de uitbeelding van een dorp, met straatjes en pleintjes uit de diverse Spaanse streken, waar je de kunstambachten nog ziet bedrijven en waar het resultaat ervan in fleurige winkeltjes is ondergebracht.

Wat evenwel van die aanleghaven wel het langst zal blijven situeert zich zo'n zestig kilometer buiten Barcelona: het klooster van Montserrat, opgehangen tegen gele stolpachtige rotsen op het hoogste punt van een geïsoleerd massief dat het omliggende landschap beheerst.

Het klooster staat er nog maar amper honderd jaar, en qua stijl kan het over heel de lijn geen onverdeeld succes worden genoemd. Bovendien is het momenteel uitgegroeid tot dé toeristische trekpleister voor dit gedeelte van Spanje. Dat alles doet nochtans niets af aan de monumentale eerste indruk, aan de ontroerende hoekjes die er te ontdekken zijn, aan de verbluffende latijnse overdaad in de kerk en rond de zwarte madonna. En rondom het onvergetelijke vergezicht over de valleien en de groene heuvels, verweg op de einder de besneeuwde kammen van de Pyreneeën. Dat alles had zo'n grote aantrekkingskracht dat sommigen er tweemaal naartoe zijn geweest. Een paar dapperen waagden zelfs te voet de afdeling van het massief; achteraf bekeken bleek dat nog niet eens zo moeilijk.

Na de afvaart uit Barcelona op een koele bijna windstille morgen, bleef het zonnig, mooi en warm. Het leek wel of de Middellandse zee een goeie indruk wou nalaten; terwijl het



schip dicht onder de kust richting Gibraltar voer, kreeg het alleen maar aangename meteorologische toemaatjes. Onder een stralendblauwe lucht schoven de zuid Spaanse bruinrode, met violetwaas overtrokken kustbergen voorbij, aan de stranden afgelijnd door de betonnen blokken van de badplaatsen en bekroond door de witte Sierra Nevada. Gibraltar blokte zwart tegen een rode avondhemel, en daarmee eindigde de mediterrane zachtheid. Tot Kaap Sao Vicente bleef het nog genietbaar, doch eens op de noordelijke koers langs de Portugese kust, had de lol blijkbaar lang genoeg geduurd; het was die dag bovendien zondag, en traditiegetrouw kon dat deze reis niet zonder wind. Met een kracht zeven bleef het allemaal nogal binnen de normen, doch de temperatuur viel bruusk terug tot de bittere Atlantische rea-

liteit. Ook het traditionele zondagsweer liep uit de hand; de knakke noorderwind, doorlopend zeven tot acht, hield een erg lang weekend stand en pas in de omgeving van Ouessant gaf hij zich uiteindelijk gewonnen.

Intussen was het schip terug de sombere barre winter binnengekropen. Pijnlijk traag worstelde het daglicht door de eentonig-grijze lucht, om in de vroege namiddag alle verdere pogingen moedeloos op te geven en te verglijden in een doffe grauwe avond. Het vrolijke mediterrane palet scheen nooit te hebben bestaan. De herinnering eraan werd een paar dagen later méér dan vergoed door de warme tinten van het thuiskomen.



De laatste reis

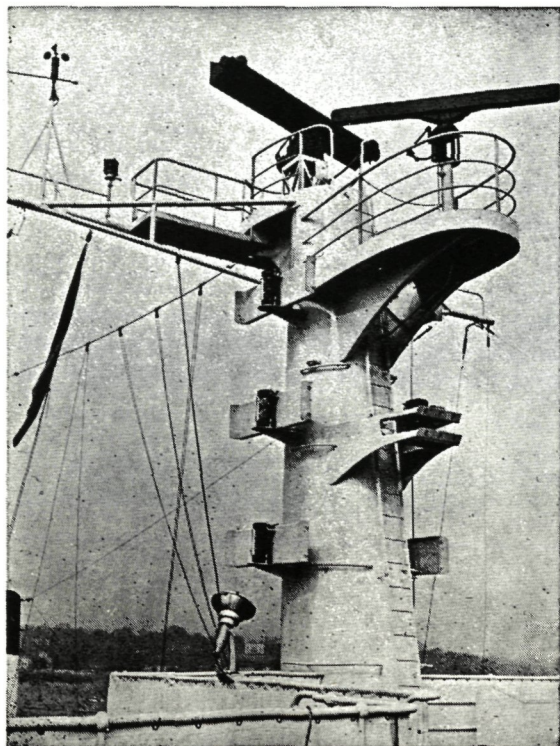
De lucht leek altijd hemelsblauw
de zee een diepe safier
het schip een vogel wit en grauw
de wind een zingende lier

Elk eiland een smaragd, gebouwd
op vlakken romig opaal,
de kusten kralen barnsteengoud
rond bergen grijsgroen en kaal.

Het gloeigespetter van de zon
op schilfers friswitte bries.
Die nacht dat ik aan sterren kon

gevat in ragdunne vlies.
Een gulle beker schonk Hij mij
ik dronk hem gretig en blij.

m v



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03/887.40.81
Telex: 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

473 ans après, le sauvetage de la « MARY ROSE ».

Par J.M. DE DECKER

La Grande-Bretagne vient de récupérer, en l'arrachant à la vase dans laquelle il reposait depuis quatre siècles, l'un des vaisseaux les plus extraordinaires de son histoire maritime. Il y a quelques semaines, la « Mary Rose », navire vice-amiral d'Henry VIII, a en effet été remontée en surface dans la rade de Portsmouth à l'issue d'une gigantesque opération de sauvetage, qui a mobilisé des centaines d'archéologues, ingénieurs et plongeurs pendant près de vingt ans.

La « Mary Rose », qui portait le nom de la soeur du roi, avait été achevée dans les chantiers de Portsmouth en 1511. Ses constructeurs étaient particulièrement fiers de sa ligne de coupe, révolutionnaire pour l'époque, car elle avait été créée avec l'intention de rendre ce bâtiment de guerre capable de tirer le canon à longue portée. Jusque là, les bateaux de guerre étaient de simples navires marchands convertis pour la circonstance et utilisés pour les combats.

Ce premier véritable navire de guerre de l'histoire de la Marine britannique était un quatre-mâts de cent trente pieds de long, armé de quatre-vingt-onze canons. En service depuis trente-quatre ans, il sombra ignominieusement à Spithead le 19 juillet 1545. Il avait quitté Portsmouth, à la tête d'une flottille anglaise pour aller affronter au large la flotte française qui menaçait la grande base navale britannique. Il chavira, sous les yeux du roi, avant même d'avoir pu engager, alors qu'il venait de hisser les voiles. Sans que rien n'ait annoncé le désastre.

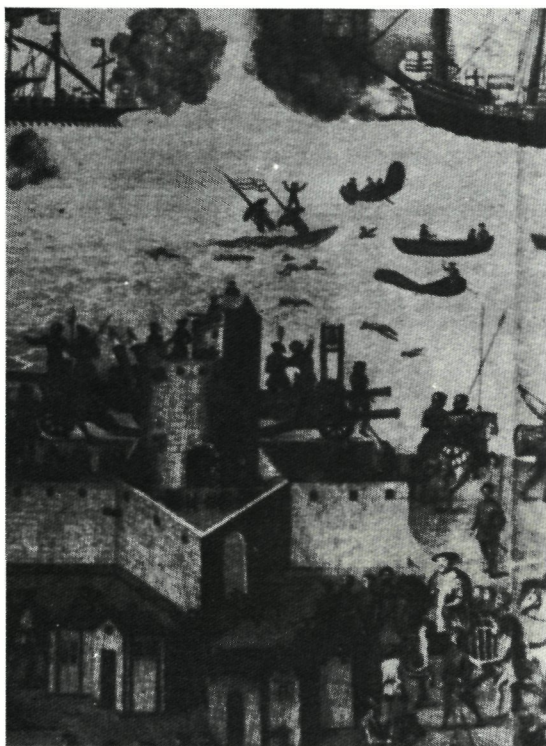
1. Un ignominieux naufrage...

« Dimanche, le 19 juillet 1545. Portsmouth.

« Le temps était beau et ensoleillé, lorsque le roi Henry VIII, vêtu d'un somptueux habit de velours, arriva à cheval à Southsea Castle, à la tête d'une importante escorte. Il y rejoignit, sur le camp de tentes de Southsea Common, les soldats de son armée commandée par Charles Randon, Duc de Norfolk. Clairement visible au delà du Solent, la flotte française forte de 235 navires de Monsieur d'Annebault, Amiral de France, était à l'ancre à la pointe nord-est de l'île de Wight.

« Les Français avaient l'intention d'envahir la côte sud de l'Angleterre par mesure de représaille contre la prise du grand port français de Boulogne par les troupes anglaises quelques mois plus tôt. La flotte britannique était commandée par le Vicomte Lisle, Grand Amiral. La « Mary-Rose », était sous le commandement du Vice Amiral, sir Georges Carew.

« Sous les yeux du roi, la flotte anglaise quitta Portsmouth pour aller livrer bataille, le vent léger empêchant les grandes carques de naviguer droit. Le vicomte Lisle espérait attirer les Français dans les eaux peu profondes d'Hamilton Bank, juste à l'entrée du port, où les obliger à pénétrer dans le chenal se trouvant à portée de canon de Southsea Castle.

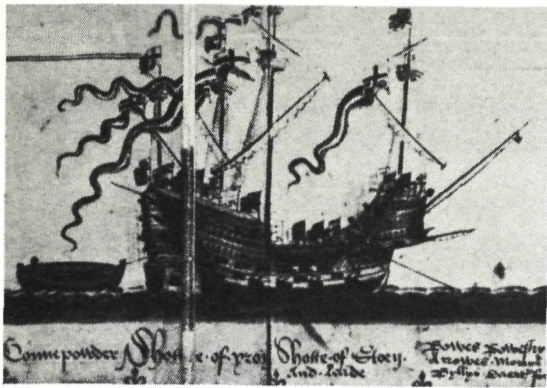


Miniature d'époque représentant le port de Portsmouth après le naufrage de la « Mary-Rose ». En bas, à droite : Henry VIII à la tête de son escorte. Dans la baie, les sauveteurs essaient de repêcher les survivants.

« Soudain, quatre galères françaises s'avancèrent pour engager le « Henry Grace de Dieu ». Au même moment, la « Mary Rose » vira de bord pour regagner Portsmouth. Le temps avait changé. Des nuages, poussés par le vent, couvrirent bientôt la rade.

« Le navire anglais, « Matthew Gonson », de 600 tonnes la croisa et son commandant, Sir Gawin Carew remarqua qu'il donnait de la bande. Il cria à son neveu, le Vice-Amiral : « Que se passe-t-il ? » Sir Georges Carew répondit : « Je l'ignore. Il se passe des choses dont je ne suis pas maître ».

« La « Mary Rose » continua à tanguer dangereusement et, l'eau s'engouffrant dans ses sabords, se coucha complètement sur le côté. Au bout de quelques minutes, elle disparut au fond de la baie. La plupart des 700 hommes qu'elle transportait à bord moururent noyés, empêtrés dans leurs armures et prisonniers des filets anti-abordage qui garnissaient les flancs du navire.



La « Mary Rose » telle qu'elle était représentée dans les pages d'inventaires de la Royal Navy. C'est la seule représentation que l'on en possède.

« Parmi les victimes se trouvaient le Capitaine Roger Grenville et le Vice-Amiral, Sir Georges Carew. Lady Carew qui, avec le roi, observait la scène depuis Southsea Castle, entendit les cris des hommes qui se noyaient. Elle perdit connaissance. Le roi l'aïda à la ramener à elle ».

Ce fut, peut-être, le désastre maritime le mieux « couvert » - au sens journalistique du terme - de l'histoire. Il y a ce reportage de Peter Carew, le jeune frère du Vice-Amiral. Il existe aussi dans les archives de l'Amirauté nombre de documents concernant la « Mary Rose », y compris le détail de son armement, son rôle d'équipage et le décompte de leur solde. On peut admirer, enfin, au château de Cowdray dans le Sussex, une miniature représentant la port de Portsmouth à l'époque du naufrage du « Mary Rose », montrant la baie après la catastrophe tandis que des sauveteurs essaient de repêcher les survivants. Une quarantaine sur sept cents.

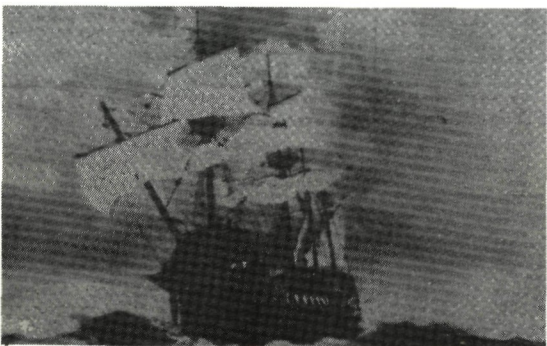
2. ... et un naufrage mystérieux

Et pourtant, les causes de la perte du navire sont toujours restées inexplicables.

L'historien français, du Bellay, attribua cette perte à la précision du tir des marins français. « Le sort favorisa notre flotte, pendant plus d'une heure, écrivait-il. Durant ce laps de temps, outre dommages causés aux Anglais, l'un de leurs principaux navires, la « Mary Rose » et d'autres fut coulées par nos canons... »

Cette version ne semble pas devoir résister à l'examen ; la « Mary Rose » chavira avant même d'avoir pu engager l'ennemi. Alors ? Le navire était-il trop chargé ? Il avait à son bord quatre cents quinze marins et trois cents soldats, plus

Montage photographique d'une maquette de la « Mary Rose », sur décor marin, au moment de sa splendeur amirale.



que son équipage normal. Ses sabords avaient-ils été placés trop près de la ligne de flottaison ? Chavira-t-il par suite de la rupture des attaches de ses canons, qui dévalèrent sur le pont ? Effectua-t-il une fausse manœuvre ? Toutes ces questions restent posées.

Peter Carew, le frère de l'amiral, attribua la tragédie à la complaisance des officiers. A l'en croire, le navire en comptait beaucoup plus qu'il ne fallait, une centaine, dont la plupart auraient pu commander le meilleur vaisseau mais qui, se jalouant l'un l'autre, négligèrent de faire leur devoir et en moururent. « Plus on est de cuisiniers, moins la soupe est bonne », commenta Carew.

Horrié par la catastrophe, Henri VIII qui de son château de Southsea, l'oeil vissé à sa lorgnette, avait assisté au drame s'adressa à des ingénieurs vénitiens pour redresser la « Rose Mary » et le ramener à la surface en profitant de la marée. Ceux-ci n'y arrivèrent pas. Le navire resta collé dans la vase.

3. A la recherche de l'épave

En 1836, des plongeurs John et Charles Deane redécouvrirent l'épave « complètement ensevelie sous les sables ». Au cours des années suivantes, canons, arcs, poteries et quelques restes humains en furent retirés, puis la « Mary Rose » retomba dans l'oubli pendant plus d'un siècle.

Les recherches ne reprirent qu'en 1965. Elles furent le fait d'un écrivain et plongeur amateur, Alexander MacKee qui, ayant tout ce qui avait été écrit sur la question, se mit en tête de retrouver l'épave et de remonter la « Mary Rose » à la surface. Il lui fallut de la patience et de la ténacité pour arriver à ses fins.

Il commença par écrire à toutes les autorités possibles et imaginables pour leur demander : « Où est la « Mary Rose » ? Il n'aboutit à rien jusqu'au jour où, en 1966, une carte fut trouvée au Département Hydrographique de la Royal Navy. Établie en 1841 par le Commander Sheringham, elle portait une croix rouge à l'endroit où les frères Deane avaient découvert l'épave, cinq ans plus tôt.

Cette fois MacKee allait pouvoir aller de l'avant. Il intéressa plusieurs personnalités à son projet. On créa un « Mary Rose Trust », qui allait se charger de rassembler les fonds nécessaires au sauvetage. Et on commença les recherches. Elles durèrent trois ans.

Des recherches au magnétomètre furent effectuées, en 1966, dans toute la zone où l'on estimait que devait se trouver l'épave, mais les résultats n'en furent pas concluants. Trop de câbles, de ferrailles et de morceaux d'ancrage traînaient par là, qui brouillaient les signaux.

Un an plus tard, en 1967, un nouveau système de détection sonore à base de sonar et de scanner ayant une portée variable de 250 à 1.000 pieds, développé aux Etats-Unis, fut utilisé. Il permit d'établir l'existence, anormale, d'un monticule de 4 à 5 pieds recouvrant un « objet » enfoui sous 20 pieds de sable ou de vase en dessous du lit de la mer. Intéressant. Les plongeurs plongèrent mais ne découvrirent aucun vestige permettant de conclure à l'existence d'une épave.

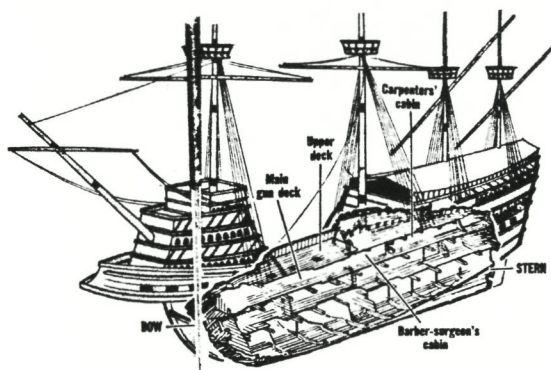
Les membres du « Comité Mary-Rose » n'en firent pas moins les démarches nécessaires auprès des autorités pour obtenir un permis d'exploration et de recherches dans la zone en question.

Une « anomalie envasée »

En 1968, de nouveaux sondages furent effectués sur le site avec un équipement encore plus perfectionné que les précédents. Ils confirmèrent la présence d'une « anomalie envasée » de 170 pieds de long, enfouie à une profondeur de 5 à 15 pieds sous le lit de la mer, à l'endroit où elle avait été repérée un an plus tôt.

Dès lors, pour MacKee et les quelques enthousiastes qui s'étaient joints à lui dès le départ, les choses commencèrent à bouger. De tous côtés, des offres d'assistance surgirent. Et, plus important, des contributions financières. Le « Mary Rose Trust » rassembla un nombre considérable de millions. Grâce au prince Charles d'Angleterre qui s'était passionné pour cette histoire et allait par la suite, payer de sa personne, en effectuant un certain nombre de plongées sur le site.

Au cours des années 1969 et 1970, des plongeurs utilisèrent des canons à eau pour creuser une tranchée autour de l'« anomalie envasée » en vue de vérifier l'hypothèse de MacKee. Au cours de l'automne 1970, enfin, les premières preuves matérielles que l'anomalie n'était autre que la « Mary Rose » furent remontées à la surface : une planche de chêne taraudée par des vers de vase et un canon en bronze identique à ceux qu'avaient retrouvés les frères Deane en 1836. La période des recherches était close, la période de sauvetage commençait. Elle allait durer douze ans.



Croquis de l'infrastructure de la « Mary Rose » réalisé par l'équipe de MacKee en vue de l'opération de renflouage.

5. Une mine d'or pour chercheurs et historiens.

Entre 1971 et 1978, une série d'excavations furent creusées autour de la coque en vue de déterminer ce qui restait de la structure du navire. Elles révélèrent que la proue avait dû s'effondrer sous le poids du château, entre 50 et 80 ans après le naufrage. Le navire gisait sur son flanc côté tribord. Le flanc de babord avait beaucoup souffert de l'action des courants et des vers. Il n'en restait pas grand chose.

Les fouilles commencèrent aussitôt dans l'épave. « La « Mary-Rose » est une parfaite capsule du temps, dit Margaret Rude, archéologue, une des collaboratrices de MacKee dans cette expédition. La vie s'y est arrêtée quand il a coulé. Les cadavres des membres de l'équipage gisaient dans leurs accoutrements là où la mort les a surpris. L'armement principal et auxiliaire du navire, ses approvisionnements, les coffres des matelots, le haubannage..., tout y est ».

Et, en effet, comme le bateau avait coulé doucement, sans être endommagé, dans les sédiments du port de Portsmouth, la plupart des objets de sa cargaison ont été parfaitement conservés dans une enveloppe potectrice.

En douze ans de recherches, des milliers d'objets ont été retrouvés petit à petit et restaurés. On retrouva des fusils chargés et quatre mille flèches avec leurs arcs. Des arcs si grands que l'on doit réviser tous les jugements portés sur la taille des gens de cette époque. Le garde-manger était plein de victuailles et on retrouva même un jeu d'échecs, un jeu

de backgammon, un jeu de dés ainsi que la plus complète trousse et table de chirurgien jamais vue au monde, pour l'époque.

On retrouva des instruments de navigation, dont des boussoles et des compas, ce qui laisse supposer que des cartes marines étaient utilisées à bord. Tout le monde ignorait que la marine britannique utilisait des cartes déjà en ces temps là.

On retrouva aussi un certain nombre de coffres de marins contenant des objets personnels : des vêtements, vestes de cuir, bérêts de marins, chaussettes en laine. L'un des coffres contenait même un attirail complet de pêcheur : canne à pêche, ligne, hameçons, etc.

Tous les objets récupérés sur la « Mary Rose » se trouvaient dans un état d'équilibre physique, chimique et biologique parfait. En les ramenant à terre, on savait qu'on allait détruire cet équilibre et qu'ils deviendraient très vite « instables ».

Toutes les techniques de conservation connues furent mises en oeuvre pour empêcher leur destruction. Dont le séchage par congélation des objets en bois, qui les délivre de l'eau dont ils sont gorgés et en remplit les creux, trous et cavités d'une solution d'eau et de cire, ce qui les empêche de se désintégrer. Et l'électrolyse, qui permet de décaper de leur gangue de rouille les objets métalliques.

« Raise the Mary Rose » !

La récolte était tellement riche qu'en 1979, après quatorze ans d'exploration et quatre cent trente-sept ans du fond de l'océan, il fut décidé de remonter l'épave de la « Mary-Rose ». Après celle du « Vasa », c'était la plus grande entreprise archéologique de l'Histoire maritime.

Le programme des travaux devait se réaliser en cinq étapes. On commence par débarasser l'épave de la vase et des débris accumulés depuis quatre siècles. On remplace, ensuite, l'infrastructure interne du navire, complètement pourrie, par des poutres de soutènement neuves pour éviter que la coque ne se disloque au moment du renflouement. On obtura tous les sabords et des milliers de verrous d'acier furent fixés à la place des clous de fer rouillés dans toute la carcasse. Et on dégagait au maximum l'épave de la coque de vase et d'argile dans laquelle elle était enfoncée.

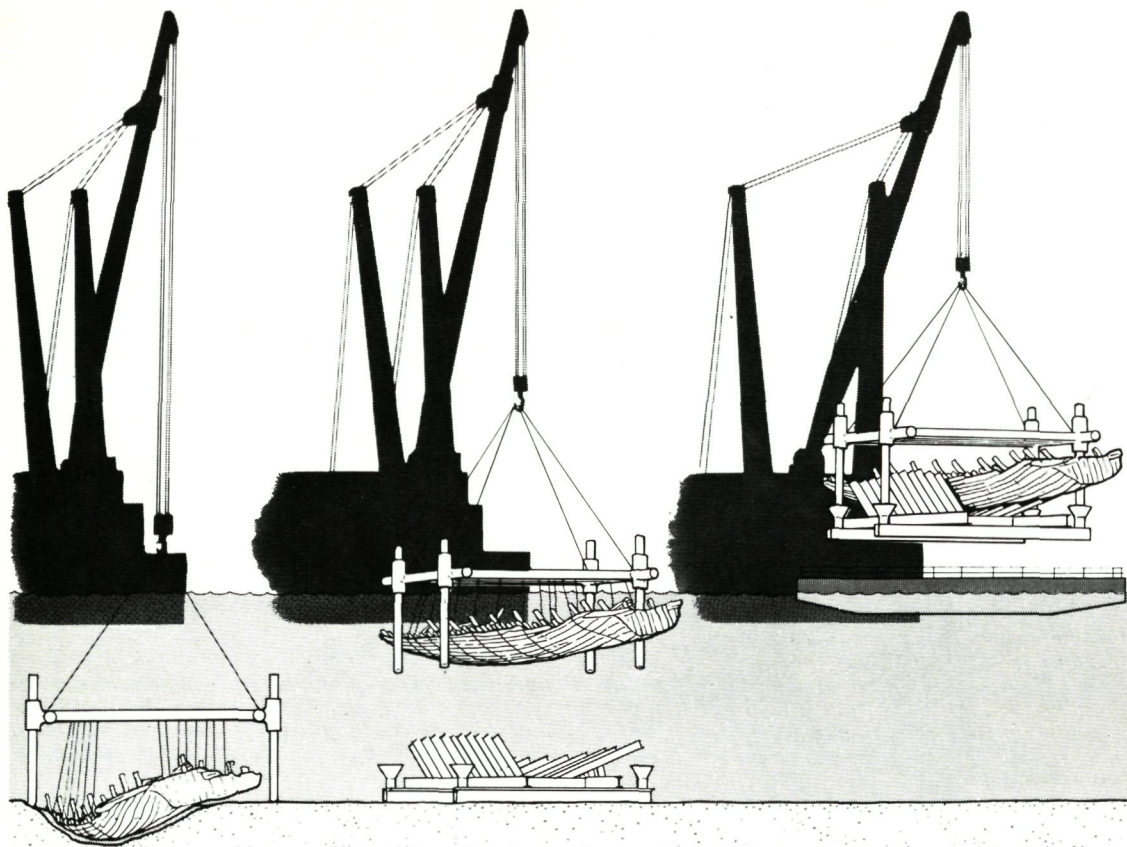
Ceci fait, on pouvait procéder au renflouement.

Une grue haute de neuf mètres devait faire remonter l'épave, suspendue par des filins d'acier à un châssis tubulaire et soutenue, par le bas, par un panier de ramassage épousant la forme de la coque.

Une fois les filins fixés à celle-ci, on dégagerait à coups de jets d'eau l'épave de sa gangue de vase et on commencerait à la soulever au moyen de quatre vérins hydrauliques pour la

Quelques objets trouvés à bord de la « Mary Rose » : cruches, fioles de médicaments, instruments chirurgicaux, parfaitement conservés.





La coque de la « Mary Rose » est suspendue à un chassis tubulaire et transférée, sous l'eau dans un panier de ramassage, pour être, ensuite, ramenée à la surface.

déposer, ensuite, sur le panier de ramassage. Un confortable matelas, faits de coussins en caoutchouc remplis d'air et d'eau protégerait la carcasse et en empêcherait la déformation au cours de son retour à la surface.

Et le jour arriva. C'était le 10 Octobre dernier. Un Dimanche.

Sur une plate-forme battue par le vent, ancrée à quelques miles au large de Portsmouth, un certain nombre de personnes dont le prince Charles étaient réunies pour assister à l'évènement.

Mais, bien vite, l'euphorie des organisateurs fit place à l'inquiétude : l'un des bras qui, reliés à la grue géante, devaient permettre la remontée de l'épave avait été endommagé à la suite d'une fausse manoeuvre. Et, au moment où la « Mary Rose » commençait à sortir de l'eau, il se rompit. Panique générale ! Le prince Charles était l'une des personnes les plus proche de la carcasse quand celle-ci tomba.

— J'ai été horrifié de voir cela, dira-t-il, mais j'ai pensé que la meilleure chose à faire en ce cas était de rester Anglais et de garder son sang-froid. Et, après s'être fait expliquer la nature et la gravité des dégâts, il décida de plonger pour aller se rendre compte sur place.

« Raise the Mary Rose » !

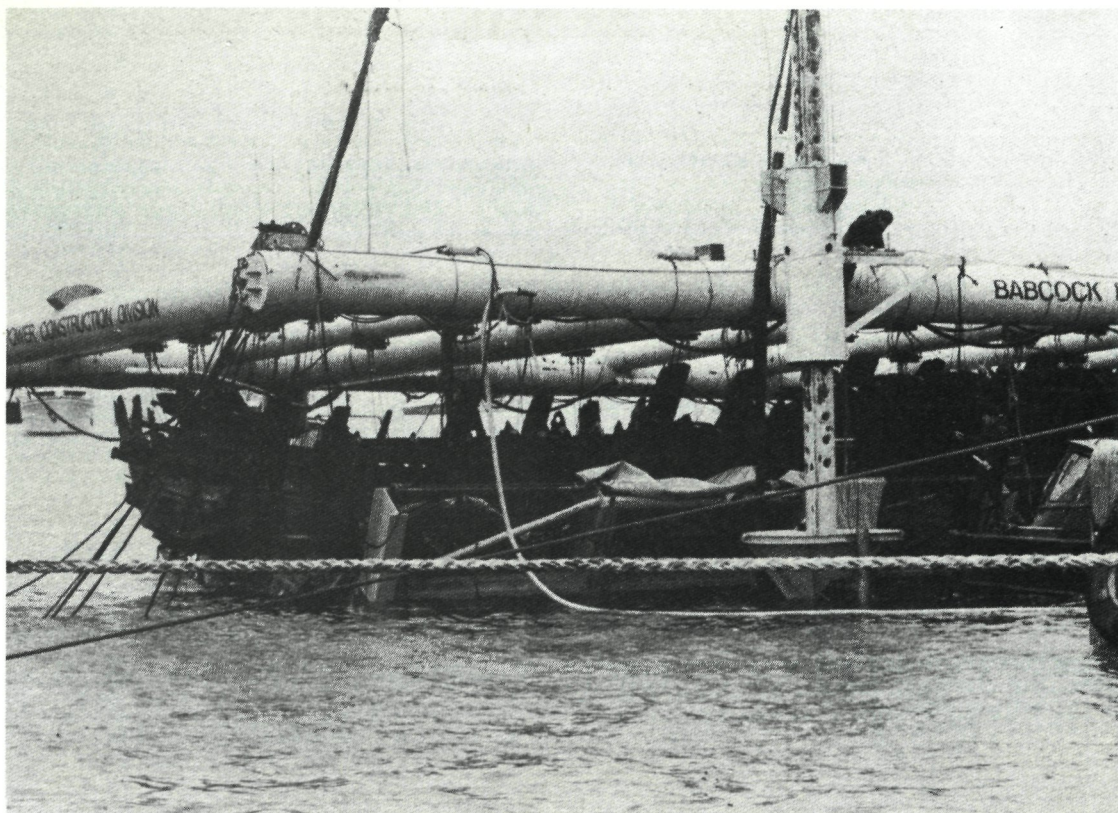
Lorsqu'il remonta, une demi-heure plus tard, il s'adressa au responsable de l'opération :

— Il va falloir que tout le monde en mette un coup. Vous êtes un ancien militaire, vous avez connu la guerre. Eh bien, je vous demande d'agir comme si nous étions en état de guerre : prenez quelques risques, mais sortez-moi la « Mary-Rose » demain, avant midi...

En attendant le sauvetage définitif, il plaisanta avec les responsables de opération et plongea encore vers l'épave pour suivre les progrès de l'équipe de plongeurs. Quand il rentre de son inspection, il déclara avec le sourire : « Il me semble que le bois de ce bateau est plus solide que l'acier de la grue ».

Les paroles du prince eurent-elles renforcé la détermination de l'équipe ? Toujours est-il que, le lundi à neuf heures du matin, la « Mary Rose » sortit des flots, saluée par un coup de canon tiré depuis la rive où un millier de spectateurs s'étaient rassemblés et par les sirènes des nombreux bateaux qui s'étaient déplacés pour l'occasion.

Moment d'émotion intense pour les dizaines d'hommes et de femmes - techniciens, plongeurs, archéologues - qui travaillaient depuis des années sur ce projet souvent qualifié de « fou ». Fou ? Jugez plutôt. Il aura fallu plus de quatre cents millions de francs belges, l'installation d'une grue géante spécialisée dans les travaux maritimes et plus de 25.000 plongées de quelque 500 volontaires enthousiastes, dont le prince Charles, pour que le « Mary Rose Project » soit mené à terme. Sans compter la mort d'un homme-grenouille.



Emprisonnée dans son berceau d'acier, la « Mary Rose » vient d'être arrachée à la mer, après 437 ans.

— Et tout cela pour ramener au port une grosse barque dont il ne subsiste plus que le squelette ! commenta ironiquement un journaliste britannique.

Et le fait est que le public britannique, qui suivait l'événement en direct grâce aux caméras de la B.B.C., a été déçu par la vision de cette épave enfermée dans un berceau d'acier, suspendue par des câbles d'acier au dessus d'une mer houleuse. Les poutres marron foncé de sa coque ressemblaient aux croisillons d'un panier abîmé par les intempéries.

Mais le plus important reste à faire : ressusciter la « Rose-Mary » dans la salle spécialement humidifiée (on ne peut transporter dans une atmosphère trop sèche un navire qui vient de passer quatre cent trente-sept ans sous l'eau...) qui lui sera consacrée dans le musée de Portsmouth.

Il lui faudra subir de nombreuses opérations de nettoyage et de restauration... à condition qu'on trouve l'argent nécessaire. Quelques dizaines de millions de francs belges, que le prince Charles a promis de réunir. Et rassembler autour d'elle tous les objets d'un quelconque intérêt archéologique : vaisselle précieuse, instruments chirurgicaux considérés comme ultra-modernes à l'époque Tudor, canons, mobilier, etc... dont elle a été vidée.

Rendu à la nation, la « Mary Rose » devrait se révéler une mine d'informations pour l'historien ignorant beaucoup de la construction des navires de la Renaissance, de leur armement, de leurs équipages. Car, nous l'avons dit, le vaisseau chavira avec tout son équipement au grand complet.

Et l'on finira par savoir, peut-être pourquoi la « Rose-Mary » a coulé.

Problème de navigation ou boulets ennemis ?

— Nous ne savons pas, dit Margaret Rule, l'une des archéologues qui fut à l'origine du sauvetage de la « Mary Rose ». D'après la position de l'épave, elle retournait au port. Nous ne pourrions dire si elle a été coulée par l'artillerie française que si la coque est endommagée côté tribord, le côté sur le quel elle reposait dans la vase. Une chose est certaine, c'est qu'elle a sombré très vite. Nous avons retrouvé les squelettes de la plupart des membres de l'équipage. Quasi tous ont été surpris par la mort alors qu'ils se trouvaient encore à leur poste de combat, prêts à affronter la flotte française...

Le lieutenant-commander Whitlock, historien de la marine, qui a collaboré à l'entreprise depuis 1978, lui, écarte d'office la thèse du naufrage dû à un tir d'artillerie :

— Aucun navire en bois n'a été coulé directement par des boulets ennemis. Ils étaient endommagés, incendiés et pris à l'abordage ou se rendaient après avoir perdu la plus grande partie de leur équipage, mais aucun n'a jamais coulé pour avoir eu la coque trouée en dessous de la ligne de flottaison.

Lorsqu'un boulet les atteignait à cet endroit, la résistance de l'eau lui avait fait perdre toute force de pénétration.

Alors, quelle est l'explication la plus probable du désastre ?

« Une combinaison de facteurs, dit Peter Whitlock. Il faut savoir que les sabords de la « Mary Rose » étaient ouverts pour l'action, coté babord, et que les plus bas ne dépassaient que de 14 à 18 inches (quelques centimètres) le niveau de l'eau.

« Parfait par temps calme. Mais dans le Solent, le temps peut changer très rapidement et, en l'espace de quelques minutes, on peut avoir affaire à des vents violents. D'où obligation pour les navires de cette époque d'affaler la toile le plus vite possible et de fermer les sabords.

« Pourquoi la « Mary Rose » ne l'a-t-elle pas fait ? A mon avis parce qu'il y avait trop de mercenaires à bord qui encombraient les châteaux avant et arrière du navire, en compromettant l'équilibre, et qui, par manque de discipline ou de compréhension de la langue, n'exécutèrent pas les ordres

donnés pas le capitaine. L'eau s'engouffra par les sabords restés ouverts et le navire se retrouva dans le fond ».

L'autopsie de l'épave permettra peut-être de résoudre l'énigme.

Affaire à suivre, donc, pour tous les passionnés de l'histoire maritime du monde. Avec la « Mary Rose », c'est une extraordinaire tranche de vie du XVI^e siècle qui est remontée à la surface. Une tranche de vie de l'époque où la marine de la grande Elizabeth allait bientôt assurer à son pays la maîtrise des mers.



NATO

BENOEMING NIEUWE CINCHAN



Admiraal Sir William Staveley

Admiraal Sir William Staveley volgde onlangs Admiraal Sir John Fieldhouse op als Geallieerd Opperbevelhebber Kanaal (CINCHAN) en Bevelhebber Oostelijke Atlantische Oceaan met Hoofdkwartier in Northwood in het Verenigd Koninkrijk. Hij is tevens benoemd tot Opperbevelhebber van de Britse vloot. Admiraal Fieldhouse werd benoemd tot First Sea Lord en Chef van de Marine Staf.

Admiraal Staveley werd in januari 1977 bevorderd tot Schout bij Nacht. Nog in datzelfde jaar volgde zijn benoeming tot Vlaggeofficier bij de Vliegdekschepen en Amphibische Schepen en werd hij NAVO-bevelhebber over de Carrier Striking Group Two. In oktober 1978 werd hij benoemd tot Chef Staf bij de Opperbevelhebber van de Vloot. Na zijn bevordering tot Vice-Admiraal in april 1980 werd hij benoemd tot Vice-Chef van de Marine Staf in juli van datzelfde jaar. Bij zijn benoeming in zijn huidige functie werd hij bevorderd tot Admiraal.

INFO - RESERVE

A.N.A.F.N. - N.V.O.Z.M.

Nationale Voorzitter — Président National :

W. VAN RIET, Bareelstraat 26, 2300 TURNHOUT - Tél. : 014 / 41.76.47.

Secrétaire National - Nationale Sekretaris :

J.-L. Deswaene, rue des Coteaux 222, 1030 - Bruxelles.

Vice-Présidents - Onder-Voorzitters :

R. ADAN, rue René Jourdan, 4, 1301 BIERGES

L. VERHULST, Osystraat 8, 2000 ANTWERPEN

Liste des Sections locales

Lijst der lokale secties.

ANTWERPEN : Ludo VERHULST, Osystraat 8, 2000 ANTWERPEN - Tél. : 03 / 234.21.69

BRABANT WALLON : Michel RIVIR, av. G. Georgin 9, 1342 LIMELETTE - Tél. : 010 / 41.32.51.

BRUXELLES - BRUSSEL : A. TILKIN, Wimpelberg 123, 1120 BRUXELLES - Tél. : 02 / 267.31.32

LIEGE : Bernard BINAME, rue des Fourons 10, 4600 CHE-NEE - Tél. : 041 / 65.70.58.

MONS-HAINAUT-CENTRE : J.-P. COLOT, rue Damoiseau 6a, 7000 MONS

TIENEN : Danny ARRON, Oplintersesteenweg 233a, 3300 TIENEN - Tél. : 016 / 81.62.18

TURNHOUT : Walter VAN RIET, Bareelstraat 26, 2300 TURNHOUT - Tél. : 014 / 41.76.47.

De Zee en de kunst

Henri PERMEKE

door Norbert HOSTYN, conservator stedelijke musea Oostende



Henri Permeke

Op de hierbij afgedrukte foto ziet u een ongeveer 42-jarige Henri PERMEKE «in volle glorie» voor zijn schildersezel. Met enige moeite kan men zich een idee vormen van het schilderij op de ezel: een rivierlandschap met schipje. Het toeval wil dat dit werk in kwestie heden ten dage in bezit is van het Constant PERMEKE-museum te Jabbeke. Meteen weten we dat Henri PERMEKE's voorkeur naar de marineschilderkunst uitging: de zee, het strand en de rivieren met hun schepen.

In de wereld der kunst klinkt de naam «PERMEKE» als een klok. Uiteraard gaan de gedachten dan eerst naar de grote expressionistische kunstenaar Constant PERMEKE of naar een van diens artistiek getalenteerde nakomelingen.

Dat Constant's vader ook een verdienstelijk kunstschilder was, was tot voor kort enkel door een klein groepje specialisten geweten. Dit feit werd slechts terloops vermeld in boeken die over Constant PERMEKE handelen.

De Henri PERMEKE-tentoonstelling in de zomer 1980 te Jabbeke en de bijgaande catalogus door Willy VAN DEN BUSSCHE bracht daar enige verandering in.

Geboren te Poperinge op 25 augustus 1849 als zoon van Pierre-Jacques PERMEKE (1810-1880), glaswerker en huisschilder, en Nathalie VAN HAELEWYN.

Huwde op 3 september 1883 te Burcht met Stephanie BUYTAERT. Ze hadden één kind: Constant (1886-1952)

Overleden te Oostende op 15 september 1912.

Begraven te Oostduinkerke, naast het graf van Louis ARTAN.

Over Permeke's jeugdjaren is weinig geweten. Als jongvolwassene moet hij met wisselend succes tal van beroepen hebben gehad. Omstreeks 1874 pas, volgde hij de leergangen aan de Brusselse Academie voor Schone Kunsten, gesubsidiëerd door de Gemeente Poperinge.

Tijdens zijn studiejaren te Brussel was Permeke in 1876 medestichter van «L'Esson», een vereniging die tot doel had leerlingen en oudleerlingen van de Academie te verenigen. Andere leden waren oa. A. BAERTSOEN, J. DILLENS, J. DELVILLE, R. WIJTSMAN, J. DE LALAING & F. KHNOPFF.

Uit 1877 dateren schilderijen als «Het strand te Oostende», «Het Kursaal te Oostende in opbouw» en «Poperinge na de hoppepluk». Dit laatste werk werd voor 1200 Fr. aangekocht door Permeke's geboortestadje.

In 1878 verbleef PERMEKE een tijdlang te Amsterdam. Leopold II kocht in hetzelfde jaar zijn schilderij «Oostende bij regenweer» aan, naar aanleiding van een tentoonstelling van de groep «L'Esson».

Nog steeds in 1878 ontstonden de schilderijen «De Schelde te Burcht», «De Broeltorens te Kortrijk» en «Oudenaarde tijdens de overstroming van 1877».

Met dat laatste werk won PERMEKE een bronzen eremetaal tijdens een expositie te Sydenham (GB).

Henri PERMEKE voltooide in 1879 zijn studies aan de Brusselse Academie. In 't begin van het jaar verhuisde hij naar het Scheldedorpje Burcht, niet ver van Antwerpen.

In diezelfde jaren penseelde Euphrosine BEERNAERT daar menig prachtig Scheldelandschap.

In het Salon 1880 stelde PERMEKE een «Schelde bij hoog water» tentoon.

Op 3 september 1883 huwde PERMEKE te Burcht met Stéphanie BUYTAERT, die hij kort nadien al achterliet toen hij alleen zijn Italiëreis ondernam. Constant werd in juli 1886 te Antwerpen geboren.

Henri PERMEKE was dus wel een beetje de «exentrieke» artist, al zat hij anderzijds toch vol burgerlijke trekjes. PERMEKE had een woonboot, de «ARTIS AMOR» die tevens als atelier was ingericht en met marines van eigen hand was

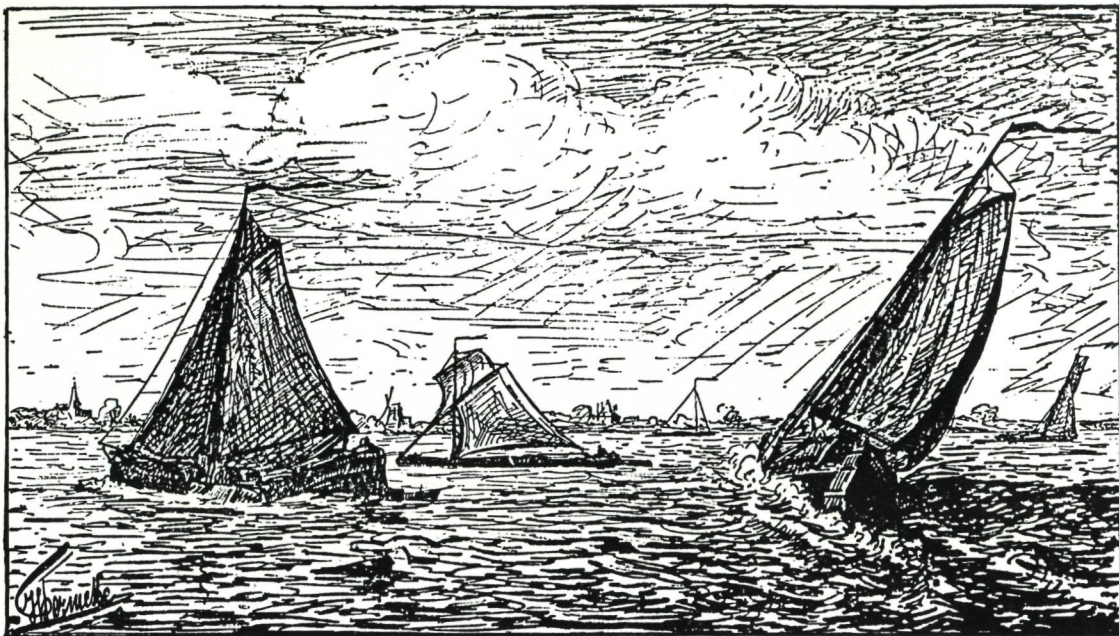


Henri PERMEKE. Het strand te Heist.
Oostende, Museum voor Schone Kunsten.



Henri PERMEKE. De Schelde (1891)
Jabbeke, Provinciaal Museum Constant Permeke.





Henri PERMEKE. De Schelde bij hoog tij - Holland. Eigenhandige tekening naar een nu verscholen schilderij van 110 x 180 cm.

versierd, oa. een « Aanlegplaats te Burcht ». Met de « Artis Amor » legde hij in 1891 te Oostende aan. PERMEKE vestigde zich in de Zuidlaan, tegenwoordig Alfons Pieterslaan genoemd.

In de « Oostendse jaren » ontstonden tal van marines en strandtaferelen genomen te Oostende, Nieuwpoort en Heist. Ook schilderde hij gezichten langsheen het Kanaal Oostende-Brugge; dit alles in gewetensvolle realistische stijl, gebaseerd op zorgvuldige potloodschetsen.

In de vroege negentiger jaren ontpopte PERMEKE zich als de bekwame restaurateur van de Stedelijke schilderijenverzameling. Voor de wereldtentoonstelling van 1894 te Antwerpen droeg de stad Oostende Henri PERMEKE op 4 houtskolen te tekenen waarop op een didactisch-decoratieve wijze tabellen betreffende het Havenverkeer, de Visverkoop, de Toeristenaantallen en de Bevolkingsaan-groei van de stad waren weergegeven.

En zo bracht PERMEKE het in 1897 tot het ambt van conservator van de stad Oostende.

Ondertussen had hij met James ENSOR en heel wat lokale artsen in 1894 een « Cercle des Beaux-Arts » gesticht. Die « Cercle » richtte enkele zomersalons in te Oostende, maar het initiatief bloedde na enkele jaren dood.

Als conservator richtte PERMEKE in het Oostends museum regelmatig kleine groepstentoonstellingen met werk van bevriende kunstenaars in; zo ter gelegenheid van kerstmis 1989 toen hij zelf 4 werken tentoonstelde:

- Visserskreek te Oostende
- Ebbe te Gravelines - morgen
- Oude Maas te Dordrecht
- Kanaal Oostende-Brugge nabij Passendale.

In 1901 deed PERMEKE mee aan een salon van marineschilders in het Kursaal. Zijn schilderijen prijken er naast zeegezichten van MEUNIER, CASSIERS, HANNON, HALLE, MUSIN en vele anderen.

James ENSOR merkte nuchter op: « Permeke croque toujours prestement des bateaux croustillants ». Twee jaar later kocht de stad een « Haven van Oostende bij naderend onweer » bij PERMEKE aan. We weten nog hoeveel hij ervoor ontving: 565 Fr.

Naar het zomersalon 1902 in het Oostendse Kursaal stuurde Henri PERMEKE een viertal schilderijen waarvan drie met uitgesproken maritiem karakter:

- Nadering van de storm
- Kanaal te Oostende
- Ruïnes te Orval
- De Schelde te Burcht bij winterweer

In 1903 kocht de Stad Oostende zijn « Haven van Oostende bij naderend onweer » aan. Het schilderij verbrandde in mei 1940.

Veel noemenswaardige gebeurtenissen zijn er verder niet te melden in Henri's leven. Schilderen & tentoonstellen kwam natuurlijk op de eerste plaats. Zo stelde hij in 1905 tentoon samen met Jan DE CLERCK, Félix BUELENS, Emile BULCKE & Emile SPILLIAERT tijdens een Oostends kunstenaars-salon.

Het jaar ervoor had hij ontwerpen ingestuurd voor een grote historische stoet « Het Beleg van Oostende », gepland door de promotiegroep « Ostende en Avant ». De projecten van Vital KEULLER & Emile BULCKE genoten echter de voorkeur van de inrichters. De stoet zelf ging nooit uit. Toen kende men ook al financiële moeilijkheden!!!

In de catalogus van het zomersalon 1907 te Oostende tref-fen we vader & zoon PERMEKE nog naast elkaar aan: Henri met twee houtskolen, Constant met een « Matinée de Mai ». Dra kwam dan de groeiende « generatiekloof » tussen beiden, in vele boeken over Constant in geuren & kleuren be-schreven: 2 generaties... 2 visies... de eeuwige botsing.

Dan was er nog het onderricht aan de « Ecole Industrielle », o.a. in de discipline « marmerimitatie », het restauratiewerk



Henri PERMEKE. Badkarren op het strand. Oostende - Museum voor Schone Kunsten.

voor partikulieren en overheid (oa. de tableaux uit de O.L.V. ter Duinenkerk te Mariakerke) & de zorg voor het museum. Financiëel gezien was het ambt van conservator niet zo begerenswaardig. Toch vervulde PERMEKE heel plichtgetrouw zijn taak. Met de beperkte middelen die hem ter beschikking stonden voerde hij een knappe aankooppolitiek.

Henri PERMEKE is in volgende verzamelingen vertegenwoordigd:

— Jabbeke (Permekemuseum): De Schelde (1891)

— Knokke-Heist (Stedel. verzameling): Zicht op het strand te Heist (1891)

— Oostende (Museum voor Schone kunsten): Broeltorens te Kortrijk (1878) Strand te Heist (1890) & Badkar op het strand.

— Poperinge (Stedel. verzameling): Poperinge na de hoppepluk (1877).

In de Kon. Verzameling berust « Regenweer », aangekocht door Leopold II.

Pieter Carolus Engel Albertus PERMEKE <i>Blikslager</i> ° Poperinge (St.-B.) 28-12-1878 † Poperinge 1-3-1850	Dorothea Cecilia MAHIEU Westvleteren 28-12-1777 † Poperinge 16-4-1853	Petrus Bernardus VAN HAELEWYN <i>Landbouwer</i> ° Roeselare 20-8-1783 † Roeselare 8-7-1820	Rosa Constantia DENYS ° Roeselare 30-8-1774 † Roeselare 17-9-1836
X Poperinge 10-8-1803		X Roeselare 2-5-1810	
Petrus Jacobus PERMEKE <i>Blikslager - glaswerker</i> ° Poperinge 10-4-1810 † Poperinge 26-11-1880		Natalia VAN HAELEWYN ° Roeselare 5-5-1819 † Poperinge 19-10-1878	
X Poperinge 4-5-1846			
Henricus Ludovicus PERMEKE <i>Kunstschilder</i> ° Poperinge 25-8-1849 † Oostende 15-9-1912			
KWARTIERSTAAT PERMEKE uit « Vlaamse Stam », 1969, n° 3			

De Geus

Door Oppermeester J.B. Dreesen

De GEUS is in vele marines en in de koopvaardij de kleinste natievlag aan boord. Dit is het geval in België, Frankrijk, Duitsland enz. Andere landen gebruiken een onderdeel van hun natie- of zeemachtsvlag als geus. In Engeland is dat een kleiner exemplaar van de UNIEVlag, de zogenaamde UNION JACK. De Amerikanen gebruiken de sterren van hun STARS AND STRIPES. Bij de Spanjaarden bestaat de geus uit het wapenschild dat in hun zeemachtsvlag voorkomt, de zogenaamde ESCUDO NACIONAL. Nederland heeft een geus die verschilt van de natievlag de zg prinsegeus. Deze prinsegeus heeft in 1931 de driebanige geus vervangen. Bij de Koninklijke Marine is de dubbele prinsegeus in gebruik, bij jachten de enkele.

In het Frans heet de geus PAVILLON DE BAUPRE en ook de Portugezen gebruiken als naam BANDERA DA PROA. De Engelsen en Amerikanen spreken van een JACK. Dit is een afleiding van UNION JACK, de vlag die model stond voor de Engelse geus. Hoe de Spanjaarden aan de naam TORROTITO komen voor hun geus is me voorlopig nog een raadsel. Het Duitse GÖSCH biedt geen enkele moeilijkheid, het is regelrecht uit het Nederlands afgeleid. De vraag is echter, hoe komen wij in het Nederlands aan dat eigenaardige woord GEUS?

De geus werd waarschijnlijk voor het eerst gebruikt door de Watergeuzen bij de inneming van Den Briel in 1572. Of dat de dubbele prinsegeus was, zoals die thans door de Koninklijke Marine wordt gevoerd of de enkele prinsegeus zoals die elk jaar op 1 april van de toren in Den Briel waait, ter herdenking van de inneming is niet met zekerheid gekend. Wellicht werden ze toen door elkaar gebruikt. De WATERGEUZEN of GEUZEN in het algemeen, waaraan de naam van deze vlag ontleent werd, waren een ongeregeld krijgsvolk dat in de Nederlanden in het begin van de 80-jarige oorlog tegen Spanje streed. De naam is een vernederlandsing van het Franse woord GUEUZE of GUEUSE (indigend, necessiteuse, reduit à mendier. Een van oorsprong Bargoens woord dat op zijn beurt wellicht ontleend is aan de vroegere gewone nederlandse meervoudsvorm GUITES van GUIT). De Berlaymont zou dit woord gebruikt hebben toen hij, sprekende over de edelen, die Margareta van Parma het smeekschrijft der edelen kwamen aanbieden, de landvoogdes gerust stelde met de woorden: « Ce ne sont que des gueux » (het zijn slechts bedelaars). Het woord, waarvan de geuzenpenning met bedelnap het zinnebeeld was, werd door de edelen overgenomen als een ere naam. Daarna werd hij gebruikt door allen die zich na 1568 tegen Alva en zijn opvolger verzetten en in het bijzonder door de Watergeuzen, die ter zee en ook te land de Spanjaarden bestreden en schade toebrechten. De Watergeuzen waren voor het grootste deel uitgeweken en die voor ALVA de wijk hadden genomen. Met hun schepen maakten zij de Noordzee en de kusten van de Nederlanden onveilig. Zij verkochten de geroofde goederen in vreemde havens zoals Emden en Londen.

De prins van Oranje maakte van de diensten van de Watergeuzen gebruik in zijn oorlog tegen Alva. Hij verleende daartoe instructies en kaperbrieven. Ze vormden als het ware zijn vloot. Ze kregen een thuishaven door de verovering van DEN BRIEL op 1 april 1572. We herinneren ons allicht het schoolrijmpje: Op één april verloor Alva zijn bril. (Den Briel). Nadien hebben de Watergeuzen, belangrijke diensten ver-

leend in de opstand tegen Filips II, onder andere bij het ontzet van Leiden in 1574 en bij de verovering van verscheidene steden in Holland en Zeeland.

Op Vlaamse Schepen werd in de 17de eeuw een eigen geus gevoerd bestaande uit een zwarte leeuw op goud (geel veld).

De geus werd oorspronkelijk uitsluitend op oorlogsschepen gevoerd. De reden hiervoor was dat in de middeleeuwen de oorlogs- en koopvaardij schepen in uitzicht niet veel van elkaar verschilden. Hierbij voeren zij in de meeste omstandigheden dezelfde vlag. Om te voorkomen dat sommige schepen of landen hiervan misbruik zouden maken, door onder de mom van een onschuldige vlag, kaapvaart of zeeroverij te bedrijven of met groter gemak een onwettige aanval te kunnen uitvoeren, moesten de oorlogsschepen na een overeenkomst een geus voeren.

Later, toen het verschil tussen oorlogsschepen en koopvaardij schepen in vorm en kleur goed zichtbaar werd, ging met de geus nog uitsluitend varen als het schip in de haven lag afgemeerd, of ten anker lag.

Het gebruik van een geus begon rond de laatste eeuwwisseling uit te breiden tot de koopvaardij schepen of jachten. Sommige rederijen gebruiken als geus de stadsvlag van de thuishaven of de rederijvlag.

De geus wordt aan de geusstok op de voorsteven gevoerd:

- in een haven
- op een rede gemeerd
- ten anker liggende

Gecommissioneerde schepen in klein onderhoud of in een periodische droogdokbeurt voeren de geus. Gedecommissioneerde schepen en sloepen voeren ze niet. De enige omstandigheden waarbij a.b. van een oorlogsschip de geus gevoerd wordt is bij grote vlaggetoof of wanneer de koninklijke vlag gehesen is.

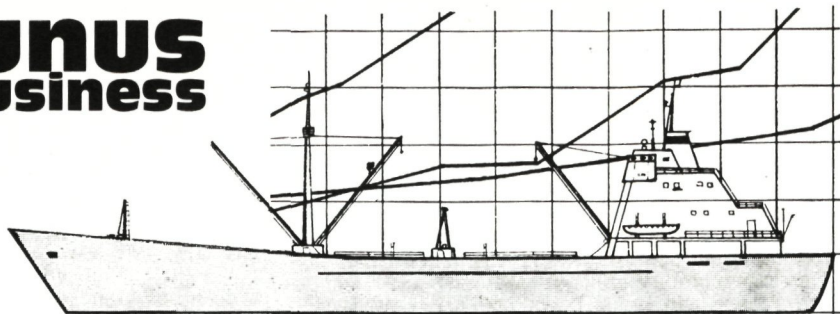
De geus wordt gelijktijdig met de nationale vlag van de Zee-macht gehesen en neergehaald. Het hijsen gebeurt om 08.30 (of op het uur van het land dat bezocht wordt). Het neerhalen gebeurt bij zonsondergang of ten laatste om 20.00 h. De geus wordt gevoerd van zodra de eerste tros aan wal is vastgemaakt of zodra het eerste anker is gevallen. Ze blijft gehesen tijdens een verhaalmanoeuver. Ze wordt neergehaald bij het losgooien van de laatste tros of wanneer het laatste anker hoog en klaar is.

Wanneer men linnen te drogen hangt aan boord wordt de geus neergehaald.

De geus wordt gelijktijdig met de nationale vlag van de Zee-macht halfstok gehesen. Bij het ten anker gaan, voor korte perioden, bv om tactische redenen wordt geen geus gehesen.

De geusstok staat aan boord van de grotere schepen meestal op een driepoot terwijl zijn top bekroond wordt met een ankerlicht en een scheepskroon. Oorspronkelijk was het een vlaggestok die op het uiteinde van de boegspriet was aangebracht en waaraan de geus werd gevoerd. Later in de 17de eeuw ontwikkelde de geusstok zich tot de blinde steng waaraan de BOVENBLINDE gehesen werd. Samen met de BLINDE, een vierkant zeil dat aan een rad onder de boegspriet gevoerd werd, waren deze zeilen van belang om de loefgierigheid van schepen met een hoge achteropbouw te beperken.

Door E. Van Haverbeke



DOOPPLECHTIGHEID M/S FEDERAL SKEENA

Per 25 februari jl., werd bij de N.V. Scheepswerken te Hoboken de bulkcarrier « Federal Skeena » afgeleverd aan de rederij N.V. Belcan en gedoopt door Mevrouw H. De Croo, echtgenote van dhr. Herman De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T.

TECHNISCHE GEGEVENS

1. Klassifikatie

- Lloyd's register of Shipping
- Belgische Zeevaartinspektie
- International Convention and Load Lines 1966
- SOLAS 1974 & Protokol 1978
- International Telecommunication Convention 1963
- Oil Pollution Convention (1973) and Protocols of 1978
- Safety and Health Regulations for Longshoring (U.S. Department of Labor, 1960)
- Rules for waterside worker's Federation of Australia
- U.S.C.G. for non-U.S. Vessels calling at U.S. Ports
- Latest Suez canal regulations
- Latest IMCO Requirements for Bulkcarriers

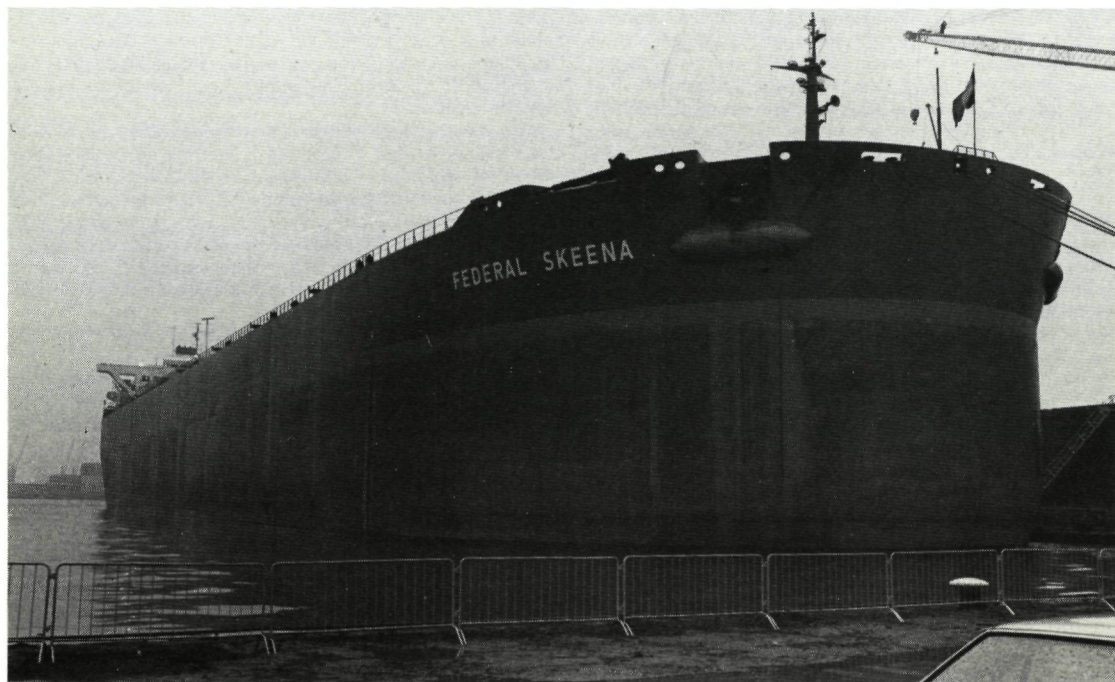
- For Electrical Plant: IEC recommendations
- International Regulation for preventing collisions at sea 1972
- Schelde-aanvaringsreglement
- Alle toepasselijke ILO Conventions

2. Hoofdafmetingen

- | | |
|----------------------------|------------|
| — Lengte over alles | 265,00 m. |
| — Lengte tussen loodlijnen | 259,20 m. |
| — Breedte op spanten | 43,00 m. |
| — Holte tot hoofddek | 23,77 m. |
| — Diepgang onderkant kiel | 16,607 m. |
| — Draagvermogen | 140.200 T. |

Laadkapaciteit

- | | |
|--|--------------------------|
| — Graanlading | 168.715,0 m ³ |
| — Ertslading in ruimen 1, 3, 5, 7 en 9 | 91.446,0 m ³ |
| — Brandstof HFO | 5.042,0 m ³ |
| DO | 308,5 m ³ |
| — Smeerolie | 100,9 m ³ |
| — Zoetwater | 387,0 m ³ |
| — Waterballast | 72.055,0 m ³ |



4. Snelheid & aktieradius

Met een maximum vermogen van 13.500 kW zal het schip een dienstnelheid ontwikkelen van 14,1 knopen op een afgeladen diepgang van 16,607 m. Aktieradius: ongeveer 25.000 mijl.

5. Beknopte beschrijving

Het schip is een enkelschroef Bulkcarrier, aangedreven door een traaglopende dieselmotor. Het kan worden ingelegd voor het vervoer van alle mogelijke droge goederen: graan en erts, kolen e.d.

Het schip is van het enkeldek-type en heeft een cilindervormige boeg.

De verblijven en de machinekamer bevinden zich achteraan. Het cargo compartiment is onderverdeeld in 9 ruimten waarvan er twee zijn voorzien als dieptank.

Aan top en bodem van de ruimten Sb en Bb zijn waterballasttanks voorzien. Een dubbele bodem strekt zich uit onder het laadgedeelte en de machinekamer. Centraal in de dubbele bodem, en over de ganse lengte van het laadgedeelte, bevindt zich een tweedelige pijptunnel.

Iedere luikopening wordt afgedekt door een luikpaneel in twee delen (1 Sb en 1 Bb) die simultaan dwarsscheeps openrollen en waarvan 1 paneel wordt aangedreven door een hydraulische motor.

De staalkonstruktie die met een geïntegreerd computer-systeem is ontworpen, bevat hoogwaardig staal in top en bodem en werd samengebouwd uit ongeveer 70 blokken. De pijpleidingen in de motorkamer werden verdeeld in ongeveer 30 geprefabriceerde modules, en de leidingen in de rest van het schip werden voor 80% reeds ingebouwd in de blokken van de staalkonstruktie alvorens deze samengevoegd werden in het bouwdoek. De totale lengte van de pijpleidingen bedraagt 46.000 m, variërend in diameter van 6 mm tot 800 mm. De akkomodatie waarbij de binnenafwerking (wanden en zolderingen) volledig in prefab gebeurde, werd uit één stuk met de 450-ton portaalkraan op de romp geplaatst nadat ze in de montageloods grotendeels was afgewerkt.

De verblijven zijn voorzien voor 33 bemanningsleden die logeren in individuele lucht-geconditioneerde kabinen. Een personenlift bedient de verblijven vanaf de machinekamer tot op de brug.

De controles en bedieningen van de machinekamer gebeuren vanuit een geluiddichte kamer voorzien van airconditioning.

6. Voorstuwingsinstallatie

Een 6-cylinder Burmeister & Wain dieselmotor, type 6L80GFA, tweetakt, enkelwerkend, opgeladen, direct omkeerbaar en geschikt voor zware olie tot 6.000 sec. Redwood I, drijft een Nikkel-Aluminium-Bronzen 4-bladige schroef met een diameter van 6,95 m. aan. Het maximum vermogen bedraagt 13.500 kW bij 106 t/min.

7. Boordcentrale

Drie zes-cylinder Daihatsu dieselmotoren, type 6PSHTC-26D, 4-takt, enkelwerkend en opgeladen; continuvermogen 620 kW bij 720 t/min.

Elke diesel is rechtstreeks gekoppeld aan een Taiyo alternator, 3-fasig, 695 KVA, 556 kW, 440 V, 60 Hz. Een turbine « Brotherhood » 590 kW - 8570 t/m gekoppeld met alternator Taiyo, 737,5 KVA - 590 kW. 440 V, 60 Hz.

8. Cargo & ballastsysteem

— Twee elektrisch gedreven ballastpompen, elk met een capaciteit van 2500 m³/h bij 2 bar.

— Een elektrisch gedreven ballastpomp van 1000 m³/h bij 2 bar.

9. Stoomketels

— 1 oliegestookte ketel type Wanson, 3500 k/h - 7 bar en geschikt voor werking op HFO van 6000 SRL en sludge.
— 1 uitlaatgassenketel type Green 4350 k/h - 6,5 bar voor Turbo-alternator.

10. Dekwerktuigen

— Elektro-hydraulisch 4-ram stuurmachine.
— Op het voorschip bevinden zich 2 hydraulische ankerlieren, elk gekombineerd met een 25 t automatische meerlier.
— 4 automatische meerlieren van 25 t, elk met een dubbele trommel.
— 4 automatische meerlieren van 25 t, elk met enkele trommel.
— 2 kranen van 5 t elk en met een vlucht van 16,6 m., voor het behandelen van provisie en machineonderdelen.

11. Nautische uitrusting

De modernste navigatie-apparatuur is voorzien zoals: 2 radars, gyro-kompas, automatische stuurinrichting, RDF, VHF, radio zend- en ontvanginstallatie 1500 W, dieptemeter, snelheidslog, Decca & satelliet navigatie instrumenten, weerkaart ontvanger.

12. Elektrische installatie & automatisatie

De elektrische installatie en automatisatie werd verzorgd door E.N.I., de afstandsbediening van de hoofdmotor van op de brug werd geleverd door Søren T. Lyngsø. Het schip is volledig geautomatiseerd waardoor de machinekamer voor 16 uur per dag onbemand kan blijven; alarmen aangesloten op de kommandobrug melden elke onnauwkeurigheid.

De redactie publiceert ook graag de toespraak van dhr. J. Van Essche, Voorzitter raad van beheer N.V. Scheepswerven, in de eerste plaats omdat wij met belang de evolutie van deze werf volgen, maar ook omdat dhr. J. Van Essche bijzonder klare taal heeft gesproken in verband met de Scheepswerven in het algemeen.

Toespraak van dhr. J. Van Essche, Voorzitter van de Raad van Beheer van N.V. SCHEEPSWERVEN

Mijnheer de Minister,
Mevrouw,
Dames en Heren,

In naam van mijn collega's van de gehele staf en van al de medewerkers van de N.V. Scheepswerven, wil ik graag de Heer Minister en Mevrouw De Croo en de hoogwaardigheidsbekleders, alsmede alle andere genodigden, danken voor hun aanwezigheid.

Onze vennootschap bestaat juridisch één jaar op 8 maart. Wij werken praktisch sedert 6 maand. De doop en aflevering van dit schip op de geplande datum, is voor ons een uiterst belangrijke gebeurtenis. Het is een bewijs dat onze onderneming als geheel goed functioneert.

Het steekt ons allen een hart onder de riem dat U door uw aanwezigheid belangstelling vertoont voor de gang van zaken bij de N.V. Scheepswerven.

De « Federaal Skeena », Mevrouw, is een schip dat reeds vóór het in de vaart komt een bewogen loopbaan kende. Ik dank U bijzonder omdat U zo welwillend en op zo korte termijn ermee instemde het Meterschap te aanvaarden.

Eenieder van U kent de moeilijke omstandigheden waarin wij vorig jaar van start gingen.

Achteraf beschouwd is eigenlijk de periode van februari tot augustus de moeilijkste geweest. Onderhandelingen en besprekingen tienmaal herbeginnen. Maar met de gezamenlijke wil om te slagen, aanwezig bij al degenen die ermee te maken hadden.

In de eerste plaats wil ik dan ook de reders danken die in deze, ook voor hen zo moeilijke tijd, het geduld opbrachten, de middelen vrijmaakten en bovendien bereid waren, samen met ons, het risico te dragen om vanuit het puin die de gebeurtenissen van een jaar geleden hadden nagelaten, toch mee naar een nieuwe toekomst te zoeken.

De Overheid speelde hierin vanzelfsprekend een beslissende rol. Zonder haar inspanningen op budgetair gebied of zonder de vindingsrijkheid in positieve zin waarvan al de betrokken administraties, ministeriële kabinetten en parastatalen blij gaven, zonder ook het tot stand komen van beslissingen binnen veel kortere dan normale termijnen, was de « Federaal Skeena » wellicht niet afgewerkt geraakt.

Mijn bijzondere waardering wil ik ook publiek uitspreken tegenover de positieve houding waarvan al de medewerkers en hun vakbondsorganisaties blij gegeven hebben door het aanvaarden van een innovatie, waarbij gewijzigde arbeids- en organisatievormen werden vastgelegd in een raamakkoord vooraleer van start te gaan. Wij spannen ons verder in om de positieve relaties die hierdoor ontstonden, te bestendigen.

Erkentelijkheid ook aan onze traditionele toeleveranciers die, hoewel ze in veel gevallen zelf slachtoffer waren van de gebeurtenissen, toch naast ons zijn komen staan om ons in dit opzicht voor de toekomst te helpen slagen.

Het is nu onze grote bekommernis de resultaten van al dit vertrouwen, al deze goede wil en al deze inspanningen van allerlei aard, zowel financiële als menselijke en organisatorische, te kunnen bestendigen.

Mijnheer de Minister,

Het behoort bij de tradities van een doopplechtigheid dat er door de scheepvaartmensen van geprofiteerd wordt om zich publiek tot de Minister te richten. Zonder bij deze tradities te behoren doe ik dat dan ook maar.

Een scheepswerf, hoe rationeel ze ook werkt, hoe goed de samenwerking er ook is, heeft bestellingen nodig.

De internationale koopvaardij beleeft een uitzonderlijk moeilijke tijd. Talrijke schepen van allerlei aard zijn opgelegd omdat er geen werk voor is. De weinige initiatieven die er vanwege de rederswereldgenomen worden voor meer gespecialiseerde of beter aangepaste schepen vergen doorzicht en getuigen van de hoop op een betere toekomst en vooral van veel moed.

Het zou spijtig zijn dat initiatieven - zoals er zich thans voor ons enkele onverhoopt aandienen - en waarvan is gebleken dat het geen avonturen zijn, niet zouden kunnen gerealiseerd worden wegens verlate toekenning van voorziene middelen.

De Belgische scheepsbouw te Hoboken en te Temse, evenals wat men noemt « de kleinere werven », hebben dringend bestellingen nodig. De studie en de bouw van een schip spreidt zich uit over vele maanden. Als er volgens het orderboek nog voor een jaar werk is voor een werf, betekent zulks dat vandaag reeds nieuwe bestellingen op de tekenplank moeten staan om de productie niet te onderbreken. Het zou catastrofaal zijn de nodige middelen met een jaar vertraging ter beschikking te stellen want dan is het wellicht

te laat. De initiatieven van de reders zijn er nu, de nood aan bestellingen is er nu, al degenen die zich ingespannen hebben verwachten de beslissingen nu.

Mijnheer de Minister,

U weet dat ik geen scheepsbouwer ben, meer een financiële technicus die voor rekening van de Overheid bij de N.V. Scheepswerven betrokken werd. Ik heb me echter naast alle medewerkers ingezet. Ik ben bijzonder verheugd over deze dag, maar tevens bekommerd om de continuïteit. De inspanningen die hier werden gedaan en de offers die hier werden gebracht, en die structureel de onderneming competitief hebben gemaakt, mogen niet verloren gaan.

Het weze mij veroorloofd, Mijnheer de Minister, U uit mijn beroepservaring als kleine bijdrage voor de verdere toekomst een suggestie te doen.

Negotiaties met mogelijke klanten voor de bouw van een nieuw schip zijn langdurig, complex en tijdrovend. De definitie van de financieringsmodaliteiten loopt parallel en noopt tot herhaaldelijk herbeginnen van de besprekingen met de kandidaat-klant. U weet dat deze in de huidige conjunctuur elkaar niet staan te verdringen.

Zou het niet denkbaar zijn om zich in zekere zin te laten inspireren door de techniek die aan onze grote projectexporteurs geboden wordt. Zij kunnen reeds, vóór zij een definitieve aanbieding doen, met hun financiële instellingen, met Delcredere, met Creditexport, met Compromex een principiële vast financieel voorwaardenpakket vastgesteld krijgen.

Ook industriële investeerders kunnen voor grotere projecten de voorafgaande principe-toezegging krijgen of hun rentesubsidie of kapitaalpremie 4 x 3%, of 5 x 7% zal belopen.

Ik stel mij voor dat, met deze referenties voor ogen, de Minister van Verkeer voor de aankoop van een schip ook een principiële beslissing voor een bepaald project zou kunnen vastleggen, geldig voor een beperkte termijn, die dan moet toelaten de negotiatietijd tussen rederij en bouwwerf in te korten.

Ik weet wel dat het in de praktijk niet zo eenvoudig is als het hier klinkt, maar toch durf ik U te vragen om een gemoderniseerde toepassing van de wet van 1948 op het scheepskrediet te willen onderzoeken.

Ik ben ervan overtuigd dat hierin een bijdrage kan liggen voor een betere opvulling van het orderboek van de werven.

For the owners of this new ship I express my sincerest hope that during the severe crisis shipping is going through now, they will succeed in operating her in an acceptable manner.

Your great skill and your impressive involvement in business, together with the concept of « Federal Skeena » are a sound basis to ride out the storm, the end of which might come in sight in a near future according to some observers.

All of us here are confident that she will prove to meet your expectations so that in the future this yard can hope upon the continuation of a longtime and agreeable collaboration with your group.

Aan de bemanning van de « Federal Skeena » tenslotte, wens ik vele probleemloze vaarten met hun nieuw schip. Van onze kant deden wij ons uiterste best om het zo perfect mogelijk te maken, hierin met raad en daad bijgestaan - en onder het waakzame oog - van de staf van UBEM die de technische controle waarnam, van de vertegenwoordigers van de Belgische Zeevaartinспекtie en de klassificatiemaatschappij.



DE INDUSTRIELE LIJNVISSERIJ - EEN NIEUWE VISSERIJMETHODE

De lijnvisserij is eigenlijk niet nieuw doch bestaat reeds eeuwen en wordt overal in de wereld kleinschalig bedreven. Ze bestaat erin een lijn met verscheidene haken voorzien van aas uit te zetten en na een zekere tijd terug binnen te halen. De methode wordt nog steeds toegepast in kleine artisanale bedrijven doch werd bijna volledig verdrongen door de industriële visserij.

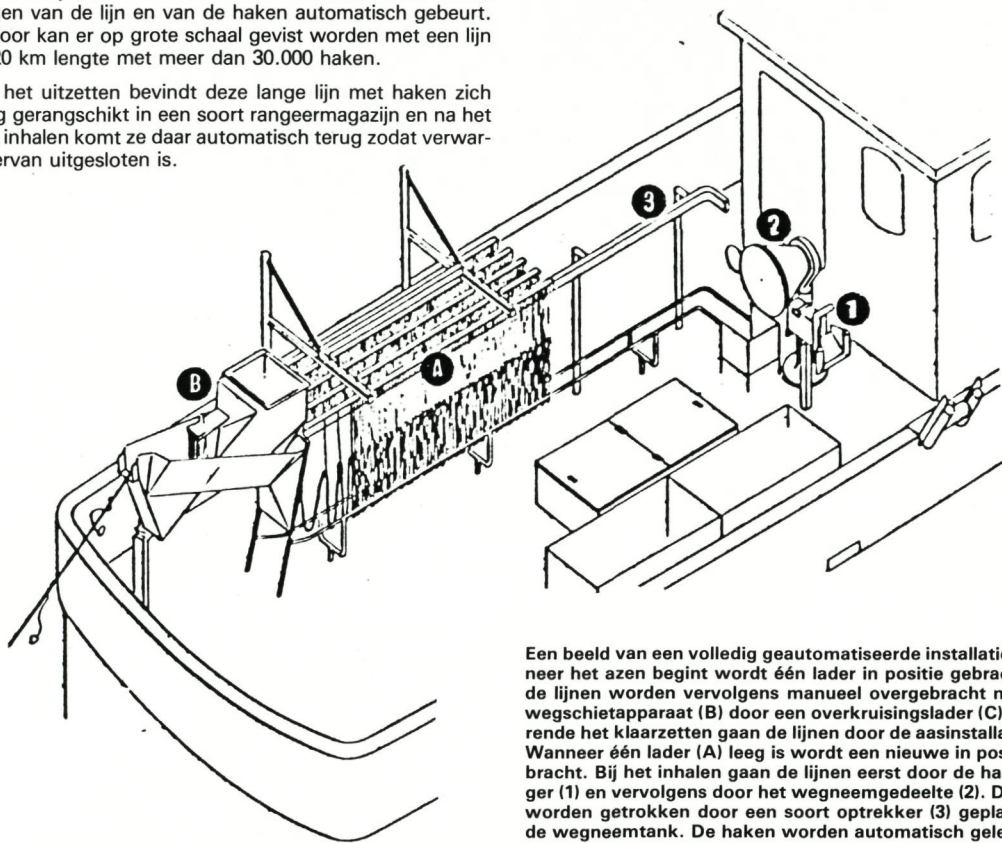
Nu is een Noorse machinefabriek nl. Mustad erin geslaagd een apparatuur uit te vinden, te ontwikkelen en op punt te stellen waarbij het azen van de haken, het uitzetten en inhalen van de lijn, het afnemen van de vis van de haken en het reinigen van de lijn en van de haken automatisch gebeurt. Hierdoor kan er op grote schaal gevestigd worden met een lijn van 20 km lengte met meer dan 30.000 haken.

Vóór het uitzetten bevindt deze lange lijn met haken zich keurig gerangschikt in een soort rangeermagazijn en na het terug inhalen komt ze daar automatisch terug zodat verwarring ervan uitgesloten is.

— Alhoewel deze gesofistikeerde en bedrijfszekere apparatuur tamelijk duur is, biedt deze methode toch het zeer grote voordeel dat er weinig vermogen nodig is op de visserij.

Men heeft enkel vermogen nodig voor de heen- en terugreis. Het is dus een economische visserijmethode.

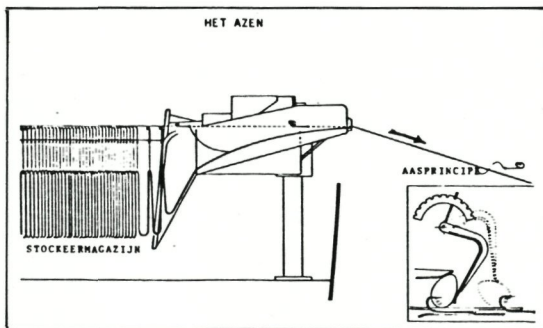
— Het is ook een veilige methode : geen kabels noch netten in de schroeven, geen netten die vastslaan, enz... ook voor de bemanning is ze veilig. Er wordt praktisch in een gesloten ruimte gewerkt, beschermt tegen storm en regen. De werkomstandigheden voor de bemanning zijn dus veel beter.



Een beeld van een volledig geautomatiseerde installatie. Wanneer het azen begint wordt één lader in positie gebracht (A), de lijnen worden vervolgens manueel overgebracht naar het wegschietapparaat (B) door een overkruisingslader (C). Gedurende het klaarzetten gaan de lijnen door de aasinstallatie (D). Wanneer één lader (A) leeg is wordt een nieuwe in positie gebracht. Bij het inhalen gaan de lijnen eerst door de haakreiniger (1) en vervolgens door het wegneemgedeelte (2). De lijnen worden getrokken door een soort optrekker (3) geplaatst bij de wegneemtank. De haken worden automatisch geleid naar de overbrengingslader en vervolgens weer manueel overgebracht naar de stockeringspositie.

Deze visserijmethode wordt veel uitgeoefend in de Scandinavische landen en heeft heel zeker een grote toekomst. Om vele redenen verdient ze een promotie :

- Met dit systeem kan men de visserij beoefenen op plaatsen waar dit met de traditionele trawlers niet of slechts zeer moeilijk kan.
- De visgronden worden niet omwoeld waardoor fauna en flora der zee onaangeroerd blijven. De methode is milieuvriendelijk.
- De kwaliteit van de vis is beter. Hij wordt niet samengepakt zoals het in de netten het geval is.
- De lijnvisserij mag ook bedreven worden binnen de territoriale wateren dus binnen de 12-mijlzone hetgeen op bepaalde kusten zeer interessant is.

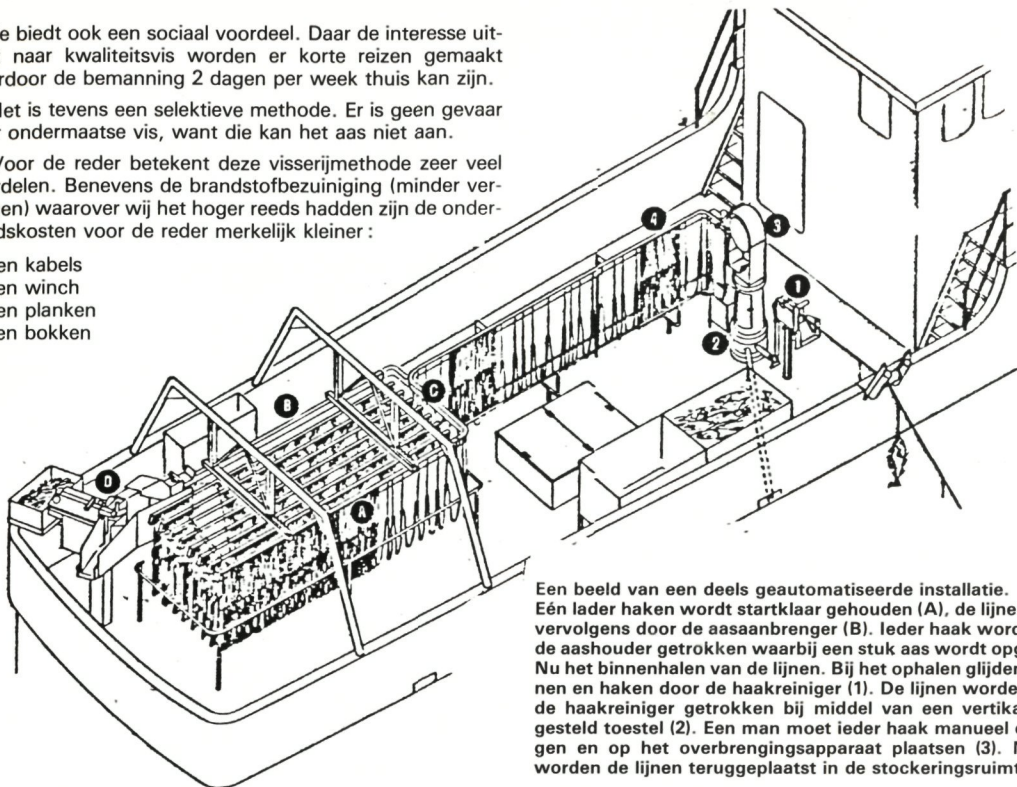


— Ze biedt ook een sociaal voordeel. Daar de interesse uitgaat naar kwaliteitsvis worden er korte reizen gemaakt waardoor de bemanning 2 dagen per week thuis kan zijn.

— Het is tevens een selectieve methode. Er is geen gevaar voor ondermaatse vis, want die kan het aas niet aan.

— Voor de reder betekent deze visserijmethode zeer veel voordelen. Benevens de brandstofbezuiniging (minder vermogen) waarover wij het hoger reeds hadden zijn de onderhoudskosten voor de reder merkkelijk kleiner :

- geen kabels
- geen winch
- geen planken
- geen bokken



Een beeld van een deels geautomatiseerde installatie. Eén lader haken wordt startklaar gehouden (A), de lijnen gaan vervolgens door de aasaanbrenger (B). Ieder haak wordt door de aashouder getrokken waarbij een stuk aas wordt opgepikt. Nu het binnenhalen van de lijnen. Bij het ophalen glijden de lijnen en haken door de haakreiniger (1). De lijnen worden door de haakreiniger getrokken bij middel van een vertikaal opgesteld toestel (2). Een man moet ieder haak manueel opvangen en op het overbrengingsapparaat plaatsen (3). Nadien worden de lijnen teruggeplaatst in de stockeringsruimte.

- geen steennetten enz.. die ook de romp van de schepen soms erg toetakelen.

Het schip heeft minder te lijden dan dit met de traditionele zware visboelen het geval is.

Om al deze redenen was men ervan overtuigd dat deze methode promotie verdient en heeft de firma Valcke Frères N.V. het initiatief genomen om deze methode in ons land te promoteren.

Deze Oostendse firma, een familiebedrijf dat in 1983 het 200-jarig bestaan viert, heeft ook in het verleden baanbrekende initiatieven genomen op gebied van visserij en industrie.

Momenteel wordt door S.V. Longliner - de samenwerkende vennootschap waarin het bedrijf Valcke een belangrijk aandeel heeft - het visserschap « Achilles 4 » van de rederij Hinderyckx uitgerust voor deze nieuwe methode. Een initiatief dat we zeker volgen.



Avez-vous déjà la « Cravate force navale » ?

Pour seulement 310,- fr. + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een « Zeemachtdas » ?

Voor slechts 310,- fr. + 25,- fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

VALCKE Frères n.v.

SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE



Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :

Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE

H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

ANTWERPEN

Nassastraat 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

Panorama maritime

Par Henri ROGIE

GAND et OSTENDE en 1982, voilà ce dont nous traitons dans cette édition de notre traditionnel panorama maritime.

La vie portuaire de GAND en 1982

Voici venir la période où se dressent les premiers bilans de l'année qui s'achève. En ce qui concerne le domaine portuaire, donnons un bref aperçu des événements qui ont caractérisé la vie maritime de la cité d'Artevelde en 1982. Ce qui domina l'année écoulée, c'est assurément l'expansion des nouveaux trafics maritimes que Gand réussit à s'approprier en 1981. En effet, d'après les premières estimations, les marchandises manutentionnées cette année-ci atteindraient globalement un nouveau record de 22,7 millions de tonnes, ce qui représente un taux d'accroissement d'environ 25%. Mais reportons à plus tard l'analyse du trafic maritime et bornons-nous, dans le présent article, à énumérer les faits marquants de l'année 1982.

Le projet Octopus au secours de Terneuzen et de Honda-Europe

On se rappellera que l'exercice 1981 s'était achevé dans un climat de tension entre les autorités portuaires de Gand et le Rijkswaterstaat néerlandais à propos des avaries occasionnées à l'écluse de Terneuzen par le car carrier «Maple Ac». De sérieuses restrictions furent alors imposées à l'éclusage de ces rouliers dans l'attente d'une solution provisoire au problème.

C'est ce qui fut présenté le 5 janvier 1982 lors d'une conférence de presse donnée à Terneuzen. Le projet «Octopus» visant à protéger les ponts de Terneuzen contre d'éventuels abordages y était expliqué aux autorités compétentes. Il s'agissait de l'emploi d'un ponton mobile de 22,5 m x 25,3 m mû par un moteur de 6.000 CV et adaptable à l'étrave de tout type de roulier. Ce ponton protecteur pourrait assister le navire sur tout le parcours du canal maritime et demeurer opérationnel par un vent de 6 Beaufort. Nous verrons en fin d'année ce qui advint de ce projet qualifié des plus efficaces.

Création du groupe de travail Gand-Terneuzen

Quelques jours après la présentation du projet Octopus par l'entreprise Willem Muller de Terneuzen était créé un comité d'étude belgo-néerlandais chargé de traiter tous les problèmes concernant le canal Gand-Terneuzen. Les mesures restrictives imposées au passages des car carriers dans le «Westsluis» de Terneuzen devait y faire l'objet d'une attention toute spéciale ainsi que les solutions techniques au problème d'une meilleure protection des ouvrages d'art du canal.

Le groupe de travail, composé de 3 Néerlandais et de 2 Gantois, comptait siéger une fois par mois. Les représentants de la cité d'Artevelde étaient décidés à oeuvrer pour que les possibilités d'éclusage à Terneuzen fussent exploitées au maximum, ce qui est d'une importance primordiale non seulement pour Honda-Europe mais aussi pour l'expansion de toutes les entreprises situées dans la zone portuaire de Gand. A part la protection provisoire apportée au «Westsluis», la commission d'étude n'avait toujours pas abordé sérieusement le contentieux à l'issue de l'année 1982.

Ghent Coal Terminal quitte le Pétroleum

On se souviendra qu'en 1981, la ville de Gand conclut un accord avec la société minière sud-africaine Rand London Corp pour l'implantation de Ghent Coal Terminal sur 7 ha de terrains situés au sud du Petroleumdok. A la mi-février 1982, on apprenait que le terminal charbonnier serait transféré le long de la rive droite du canal Gand-Terneuzen sur un emplacement d'une trentaine d'hectares.

Le Petroleumdok étant le monopole de Texaco, celui-ci avait invoqué le danger que représentaient les manoeuvres de navires charbonniers tandis que Honda-Europe émettait des craintes quant à la formation de poussière lors de la manutention du charbon. La ville décida donc ce déménager le terminal et de payer 60 millions de dommages pour les travaux déjà entrepris au Petroleumdok. Quand au nouvel emplacement de Ghent Coal Terminal, signalons que les travaux y étaient entamés en mars 1982 et que 300 m de quais seront opérationnels début 1983. L'investissement total est de 450 millions de FB.

Le port de Gand s'enrichit d'un nouveau trafic

Le 6 mars 1982 accostait au quai 104 du Sifferdok le «Brazil Venture» transportant 13.000 tonnes de pâte de bois pour le compte de la société brésilienne Aracruz Celulosa. Cette arrivée marquait l'inauguration d'un nouveau trafic amené au port de Gand par la firme De Baerdemaeker. Celle-ci assure depuis de longues années la manutention et la distribution de ces produits sur le marché européen.

C'est aussi l'entreprise De Baerdemaeker qui a fait du port de Gand un centre important de distribution de produits forestiers. Quand au nouveau trafic dont s'enrichissait le port, signalons que la firme gantoise avait l'intention de réceptionner quelque six cargaisons par an. Il était prévu que les navires venant du Brésil feraient également escale à Tilbury pour y décharger de la pâte de bois.

La petite guerre portuaire entre Gand et Anvers

A la mi-avril 1982 éclatait une brève mais virulente polémique entre Anvers et Gand pour des questions de concurrence portuaire. Les Anversoises allaient reprocher à la cité d'Artevelde de les avoir privés de certains trafics maritimes

tels que les Uiterwijk Lines et Honda-Europe. D'autre part, Anvers estimait que la capacité existante du port gantois n'était pas suffisamment exploitée et qu'il était donc inopportun d'investir des sommes considérables à la réalisation de nouveaux terminaux comme ceux de Citrus Coolstore et de Ghent Coal Terminal.

Ainsi, un crédit de 350 millions de FB destiné au premier contrat partiel de l'écluse Berendrecht aurait été finalement affecté à la construction des dits terminaux. Enfin, on reprochait à Gand certains tarifs préférentiels visant à concurrencer les autres ports belges. Il est clair que cette petite guerre entre nos deux ports scaldéens n'était autre que la conséquence des difficultés qu'éprouvent nos ports à obtenir les subsides nécessaires à l'expansion de leur infrastructure.

De rapport Anselin discuté au CNPP

C'est le 21 avril 1982 que la Commission nationale de politique portuaire vint siéger à Gand pour y examiner le rapport Anselin sur l'amélioration de l'accessibilité du port. Rappelons que ce rapport vit le jour au début de 1981 et qu'il préconise la construction d'une écluse de 125.000 tonnes à Terneuzen ainsi que l'adaptation en conséquence de l'actuel canal maritime de Gand. Sur base de prix 1980, ces travaux coûteraient 47,4 milliards de FB.

La discussion du rapport tourne autour de deux points essentiels : le rendement interne du projet et son importance sur le plan de l'économie nationale. Pour ce qui est du premier point, on émit de sérieuses réserves sur la rentabilité du projet, le rendement interne n'étant que de 2%. Quand au second aspect du problème, d'aucuns conclurent que l'importance du projet se situait essentiellement sur le plan industriel local. De là à penser que le plan Anselin ne restera qu'un joli conte de fées pour la cité d'Artevelde est presque une certitude.

Ghent Grain Terminal construit un nouveau silo

C'est au mois de mai 1982 que Ghent Coal Terminal entamait les travaux pour la construction d'un nouveau silo horizontal au Rodenhuisdok. Cette société d'entrepôt de céréales envisage ainsi d'augmenter la capacité de stockage de quelque 300.000 tonnes. Ce nouvel investissement allait incontestablement renforcer la position du port de Gand dans le trafic européen de céréales.

Rappelons ici que les silos de la Ghent Grain Terminal sont utilisés à environ 85% de leur capacité tout au long de l'année. De concert avec l'entreprise Eurosilo, la GGT aura manutentionné quelque 6 millions de tonnes en 1982, soit près de 25% du trafic total du port de Gand. Signalons encore que la GGT a aussi une usine sur ses terrains et qu'elle possède ses propres installations pour les opérations de chargement et de déchargement.

Texaco Belgium ferme sa raffinerie de Gand

Toujours en mai dernier, on apprenait que Texaco Belgium cessait définitivement ses activités de raffinage au port de Gand et fermait également son terminal de Zeebrugge. En raison de la conjoncture défavorable du marché européen du raffinage, l'entreprise gantoise avait déjà interrompu son activité le 18 janvier précédent et licencié ses 337 employés ; Texaco Belgium avait entamé ses opérations de raffinage en 1968. Six ans plus tard, plus de 7 millions de « crude » passaient par le pipe-line de Zeebrugge, ce qui représentait quelque 50% du trafic total de ce port. En 1981, ce chiffre n'était plus que de 3,7 millions de tonnes, soit 30% de l'ensemble du trafic maritime. Spécifions que la raffinerie gantoise est en vente mais que ses installations de stockage de « crude » seront reconverties pour le stockage de produits raffinés.

Sidmar fête ses 20 années d'existence

Erigée en juillet 1962 le long du canal maritime Gand-Terneuzen, l'entreprise sidérurgique Sidmar fêtait donc cet été ses 20 années d'activités. Ces festivités coïncidaient avec l'inauguration d'une lignée CAPL, une primeur pour la sidérurgie européenne. Quelque 3,5 milliard de FB ont été investis dans cette nouvelle installation d'une toute haute technicité.

Ce fut l'occasion pour mettre en évidence l'importance que revêt Sidmar pour l'économie portuaire de Gand. Les chiffres suivants en témoignent à suffisance : 10 km² de terrains, 25 km d'infrastructure routière, 6.350 employés, 28 milliards comme chiffre d'affaires en 1981 et une part de quelque 25% dans l'ensemble du trafic portuaire de Gand.

De la nécessité de disposer d'une écluse maritime de 125.000 tonnes

Depuis l'inauguration de l'écluse de 60.000 tonnes à Terneuzen en 1968, Gand n'a cessé d'intervenir auprès des autorités compétentes en vue d'obtenir une écluse de 125.000 tonnes ainsi que d'un canal maritime approprié à ce gabarit. L'infrastructure existante est totalement insuffisante pour procurer au port de Gand son expansion optimale.

L'approvisionnement en minerais du complexe Sidmar, le trafic céréalier qui ne cesse de gagner en importance et bientôt les nouveaux arrivages de charbons doivent pouvoir s'effectuer à l'aide de navires de la taille des 100.000 à 150.000 tdw. Il en va de l'intérêt des industries locales mais aussi de l'économie nationale. Voilà ce que le bourgmestre De Paepe déclarait en substance lors de l'inauguration de la 37ième Foire Internationale de Gand en septembre 1982. Tout cela est absolument raisonnable mais, rappelons-le, le projet Anselin ne risque-t-il pas de ne rester qu'un joli conte de fées ?

Les car carriers repassent par Terneuzen

Rappelez-vous le projet « Octopus » début janvier 1982. Il n'était toujours pas approuvé au moins de septembre suivant lorsque le Rijkswaterstaat décidait d'adopter une autre solution transitoire pour protéger les ponts basculants de l'écluse de Terneuzen. Celle-ci consistait à placer deux pontons renforcés, l'un à l'entrée, l'autre dans l'écluse même. Ces pontons renforcés, dont la mise en place est très rapide, permettront dorénavant d'écluser les car carriers nuit et jour jusqu'à un vent de 6 Beaufort.

C'est ainsi que le 14 septembre 1982, après quelques semaines de nouvelles interruptions de trafic, le grand car carrier de 13.713 tdw « Oriental Price » passait sans encombre l'écluse nouvellement protégée de Terneuzen, ceci à la grande satisfaction de Honda Europe et des responsables portuaires de Gand.

Inauguration du terminal de Citrus Coolstore

Grande première au port de Gand le 2 décembre 1982 avec l'arrivée de l'« Ouro do Brazil » au nouveau terminal de l'entreprise Citrus Coolstore NV. Ce cargo reefer de 10.300 tdw venait y décharger 9.000 tonnes de concentré de jus d'orange, inaugurant ainsi le trafic consistant à écouler sur le marché européen du jus de fruit en provenance du Brésil. Il s'agit d'une opération menée par la firme précitée conjointement avec Agricultural Shipping Industrial & Finance Corp Luxembourg et Betag Transstore NV d'Amsterdam. L'installation gantoise de Citrus Coolstore est équipée pour toutes les opérations de stockage et de distribution. A cet effet, elle possède un entrepôt frigorifique d'une capacité de 31.000 t. Signalons encore que le nouveau terminal reefer est situé en bordure du Sifferdok et qu'il représente un investissement de 600 millions de FB. Le choix de Gand comme centre d'éclatement pour ce nouveau trafic transocéanique prouve bien qu'il s'agit d'un port en pleine expansion qui a donc tout l'avenir devant lui.

Evolution du trafic maritime en 1982

Malgré la forte baisse des exportations de dérivés pétroliers due à la fermeture de la raffinerie Texaco, le port de la cité d'Artevelde a réussi à réaliser des chiffres records en 1982 quant à son trafic maritime de marchandises. Celui-ci s'élève en effet à 22,9 millions de tonnes, affichant ainsi un taux d'expansion de 18,4% rapporté à l'exercice précédent. Ce résultat fut obtenu par 3.407 entrées et sorties de navires marchands, soit quelque 12% de plus qu'en 1981. Les arrivages enregistrent un net boni de 3.288.000 tonnes (+ 21%) alors que les sorties augmentent de 279.000 tonnes (+ 7,7%).

Quant aux chiffres absolus :

Gand	Quantité	Evolution
1-12/1982	absolue	
Importations	19.011.045 t	+ 20,9%
Exportations	3.883.427 t	+ 7,7%
Total	22.894.472 t	+ 18,4%

Ce résultat vraiment exceptionnel en ces temps de récession économique persistante doit être avant tout attribué aux initiatives prises par les autorités portuaires gantoises dans le but de promouvoir et de diversifier le trafic maritime. Cela s'est fait en étroite collaboration avec les entreprises privées dont beaucoup ont compté moderniser leur installations situées dans la zone portuaire.

D'autre part, l'organisation et le rendement des shifts ont été rationalisés au point d'atteindre 12.425 tâches en 1982 contre 11.326 l'année précédente. Les techniques de manutentions ont, elles aussi, été adaptées aux exigences des transports modernes et c'est ainsi que le port de Gand s'est taillé une réputation enviable quant au transbordement de céréales ensachées. En voici d'ailleurs les chiffres qui témoignent d'une productivité nettement accrue :

Traffics 1-12/1982	Quantité absolue	Evolution
Céréales	5.141.382 t	+ 51%
Prod. aliment.	1.309.532 t	+ 22%
Graines oléan.	1.521.580 t	+ 71%

La plupart des grands trafics maritimes en nette expansion

Quant aux grands trafics traditionnels du port de Gand, faisons d'abord remarquer qu'à l'exception des minerais, tous les arrivages affichent une hausse confortable. Même les déchargements de combustibles solides, en baisse dans la plupart des ports européens, progressent à Gand. D'autre part, la fermeture de la raffinerie Texaco en janvier 1982 a vu les exportations de produits raffinés chuter fortement mais cette perte a été largement compensée par les arrivages. En résumé quant aux grands trafics à l'entrée :

Importations 1-12/1982	Quantité absolue	Evolution
Comb. solides	2.966.667 t	+ 51%
Minerais	4.876.460 t	- 13%
Prod. agricoles	3.939.337 t	+ 57%
Prod. alimentaires	2.504.636 t	+ 40%
Prod. pétroliers	2.654.171 t	+ 33%

A la sortie, les dérivés pétroliers sont en baisse comme nous le disions plus haut. Les produits de la métallurgie ne progressent que faiblement suite à la crise sévissant actuellement dans ce secteur. En fin de compte, ce sont les produits agricoles qui deviennent le principal trafic d'exportation du port de Gand quant aux tonnages absolus. En résumé :

Exportations 1-12/1982	Quantité absolue	Evolution
Prod. métallurg.	1.203.786 t	+ 2%
Prod. agricoles	1.359.279 t	+ 35%
Prod. pétroliers	374.389 t	- 50%

En conclusion, une année absolument remarquable pour le port de la cité d'Artevelde. Partout ailleurs, c'est la récession ou un taux d'expansion très minime. Nous avons déjà dit que Gand était un port d'avenir. Cela se vérifiera cette année encore lorsque de nouveaux trafics seront inaugurés au Ghent Coal Terminal et que Citrus Coolstore deviendra entièrement opérationnel.

Un nouveau terminal ro/ro pour la regie des transports maritimes d'Ostende ?

Année 1972: Sealink à Ostende

En 1972, la Régie des Transports Maritimes s'associait à British Rail pour exploiter en commun un service combiné de passagers et de fret ro/ro sur les liaisons Ostende-Douvres/Folkstone. De nouveaux carferries polyvalents, portant l'emblème de la Sealink, entrèrent progressivement en service et obtinrent un rendement sans cesse croissant dans les secteurs du roll on/roll off.

Le terminal de la R.T.M. ostendaise s'équipa alors de deux ponts mobiles supplémentaires situés dans l'avant-port près de la gare maritime. Quelque 15 traversées furent organisées chaque jour au cours de la haute saison touristique et c'est ainsi qu'en plus de 2.400.000 passagers, près de 776.000 véhicules-unités vinrent figurer au dernier bilan annuel. Le personnel engagé franchit bientôt le cap des 3.500 et en ajoutant les services des douanes, de l'expédition et de la restauration, c'est un effectif global d'environ

10.000 personnes qui contribue actuellement à l'exploitation des liaisons transmanches ostendaises.

Ces chiffres démontrent à suffisance la place prépondérante qu'occupe la R.T.M. dans les secteurs des transports et de l'emploi. Il est vrai que le trafic passagers marque une tendance à la stagnation, mais le fret ro/ro, quant à lui, enregistre une progression constante. Ce dernier connaîtrait assurément une expansion plus rapide si le terrain d'activité de la R.T.M. n'était pas concentré sur un espace aussi limité. En effet, les trois ponts mobiles du terminal se trouvent enclavés dans les parties du complexe portuaire occupées par la Force navale, la pêche et le yachting.

Ce qui plus est, le trafic des poids lourds en direction et en provenance du terminal doit s'effectuer par le centre de la ville et passe notamment devant la gare maritime où il y a déjà une circulation parfois très dense de voyageurs et de touristes. N'oublions pas que c'est là qu'accostent les jet-foils et que transitent aussi les passagers des carferries.

Un manque d'espace qui freine l'expansion du trafic ro/ro

Les activités portuaires de la R.T.M. sont donc étroitement liées à celles de la SNCB. La gare ferroviaire et le terminal RTM ne forment, en effet, qu'un seul et même complexe. D'où la concentration de différents trafics sur une superficie plutôt restreinte.

C'est donc en 1972 qu'était inauguré le service combiné de passagers et de marchandises ro/ro sur les lignes Ostende-Douvres/Folkestone. L'entreprise connaissait un succès immédiat et bien vite, l'aire du parage pour camions et trailers ne pouvait plus satisfaire aux exigences imposées par l'accroissement du trafic. C'est la raison pour laquelle on réaménagea les abords du terminal située le long des rampes d'embarquement. Cela se passait en 1975/76. Cinq ans plus tard était comblé un plan d'eau de 0,60 ha situé près de l'écluse Demey, ce qui augmentait encore la capacité de parage.

Tous ces aménagements s'avérèrent toutefois insuffisants car le trafic ro/ro ne cessait de se développer au point même de tripler en volume en l'espace de dix ans. Le tableau suivant en témoigne suffisamment :

Port RTM	Passagers	Véhicules-unités
1970	2.133.000	241.000
1975	2.556.000	540.000
1981	2.407.000	776.000

Des solutions alternatives actuellement à l'étude

Les problèmes concernant le manque d'espace au terminal de la RTM ainsi que l'accès routier à celui-ci sont devenus à ce point cruciaux qu'une commission d'étude vient d'être créée en ce domaine. Comme les aspects de la question sont multiples ; les partenaires du groupe sont nombreux et représentent ainsi la S.N.C.B., la ville d'Ostende, la S.N.C.V., le ministère des Travaux publics et la R.T.M.

Il y a quelques années, la SNCB et la RTM avait conçu la restructuration de la gare maritime en fonction des exigences du trafic transmanche en expansion constante. Comme ce projet s'était avéré difficilement réalisable sur le plan technique, on pensa alors à détourner le trafic ro/ro par le port de commerce. Pour cela, il fallait mettre de nouveaux rouliers en service et reconstruire l'écluse Demey. Le coût de l'opération étant particulièrement élevé, l'idée fut bien vite abandonnée.

Vint alors le groupe d'étude précité qui présenta récemment une solution alternative. Celle-ci consiste à construire un nouveau terminal ro/ro sur la rive est de l'avant-port ostendais, là où se trouvent actuellement les installations du Groupement Logistique de la Force navale. Trois rampes de embarquement y seraient aménagées ainsi qu'une voie d'accès à l'autoroute E5. L'aire de stockage se situerait sur les terrains appartenant au ministère de la Défense nationale.

Ainsi verrait-on la RTM disposer d'un terrain de parage largement suffisant tandis que le centre de la ville serait débarrassé du trafic des poids lourds. L'attrait touristique de la Reine les plages y gagnerait assurément car les abords de la gare maritime retrouveraient leur aspect pittoresque d'antan.

Vers le transfert du Groupement logistique à Zeebrugge

Le plan consistant à construire un nouveau terminal RTM sur la rive est de l'avant-port implique évidemment le suppression du Groupement Logistique de la Force navale qui s'y trouve. Qu'en pense maintenant le département de la Défense nationale ?

A ce propos, nous savons qu'une base navale est en voie de construction à Zeebrugge. Les travaux ont débuté en 1969 et un premier dock à marée y est déjà partiellement opérationnel. C'est dans cette nouvelle base que la Force navale compte, à longue échéance, centraliser sa flotte d'Ostende et d'Anvers. En conséquence, le complexe logistique de la rive est ostendaise devra alors être transféré à Zeebrugge.

Quand ce transfert aura lieu n'est toujours pas précisé. Une partie de la flotte de dragage est encore basée à Ostende dans l'attente de se voir attribuer un nouveau dock à Zeebrugge. La construction de celui-ci doit encore être entamée et cela se fera en fonction des crédits disponibles. Ostende deviendra alors une base de réserve pour la Force navale et l'emplacement actuel du complexe logistique pourra servir de terminal au trafic ro/ro de la RTM.

La question reste posée si le département de la Défense nationale voudra bien céder les terrains et si la Régie des Transports Maritimes n'aura pas trouvé d'autre solution entretemps. L'affaire est donc à suivre et nous en reparlerons certainement d'ici peu.

**EEN UITSCHIETER
IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE.**



Drukkerij Goekint p.v.b.a.
Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01
Tijschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Maritiem panorama

Door Henri ROGIE

Hoe het gesteld was met de evolutie van het Kanaalverkeer in 1982 verneemt u in huidige bijdrage tot ons maritiem panorama.

OOSTENDE

Inleiding

Alhoewel het toeristisch Kanaalverkeer tussen Groot-Brittannië en het continent bijzonder expansief bleef in 1982, slaagde de Oostendse RMT er met moeite in haar marktaandeel in de trafiek te behouden. Uit de recente jaarbalans blijkt immers dat de passagierstrafiek er met 9,5% toenam, daar waar Calais een groei-voet van 7,5% boekte. Ook het ro/ro-vrachtverkeer aan de RMT-terminal stagneerde met amper 3,9% als expansieritme voor het voorbije boekjaar.

Even de jaarcijfers voor 1981 in herinnering: een verlies van 455.000 passagiers (- 16%) en 18.000 voertuigen-eenheden (- 2,2%) t.o.v. het vorige dienstjaar. Voor het hele jaar 1982 ziet de toestand er evenwel beter uit: een winst van 210.000 passagiers (+ 9,5%) en 21.000 voertuigen-eenheden (+ 15%). Voor meer details:

<i>Passagierstraf.</i> <i>1-12/1982</i>	<i>Absolute</i> <i>hoeveelheid</i>	<i>Evolutie</i>
In	1.241.786	+ 3,6 %
Uit	1.234.479	+ 9,4 %
<i>Totaal</i>	<i>2.476.265</i>	<i>+ 9,5 %</i>

Merken we hierbij op dat voornoemde cijfers de 253.667 passagiers includeren, die per jetfoil op de Oostende-Doverlijn transiteerden. Dit aantal ligt nagenoeg 85% hoger dan in 1981, wat de rendabiliteit van deze sneldienst beslist ten goede komt.

Qua viertuigentrafiek specificeren wij dat de cijfers in « eenheden » zijn uitgedrukt, hetzij 1 eenheid voor één personenwagen, 2 voor een caravan en 4 voor een autocar. Aldus volgend overzicht:

<i>Voertuigentraf.</i> <i>1-12/1982</i>	<i>Eenheden</i>	<i>Evolutie</i>
In	142.289	+ 16 %
Uit	159.309	+ 15 %
<i>Totaal</i>	<i>246.393</i>	<i>+ 15 %</i>

Ter vergelijking boekte Calais een jaarcijfer van 7.816.000 passagiers in 1982 en haalde hiermee een merkwaardig groeiritme van 7,5%. Alhoewel Oostende over uitstekende hinterlandverbindingen beschikt, is het duidelijk dat zich in de laatste jaren een verschuiving heeft voorgedaan naar vaarroutes met gunstiger geografische ligging ten overstaan van de Britse wooncentra.

Kortere vaartijden, aantrekkingskracht van hovercrafts en moderne reuze-veerboten hebben bijgevolg een negatieve weerslag gehad op het Kanaalverkeer van Oostende en Zeebrugge, inzonderheid wat de toeristische trafiek betreft. Aldus verloor Zeebrugge tijdens het voorbije jaar circa 4% aan passagiers en voertuigen volgens voorlopige gegevens.

Ro/ro-vrachtverkeer eerder stagnerend aan de RMT-terminals

Ten opzichte van 1981 kende de toeristische Kanaaltrafiek van de Oostendse RMT een lichte heropleving zoals wij het zonet statistisch aantoonen. Niettemin bedroeg het marktaandeel van Oostende in 1982 slechts 31% ten aanzien van Calais voor wat betreft het passagiersverkeer. In 1980 beliep dit aandeel nog 46%. Ook ten opzichte van de andere Franse veerhavens verliest de Oostendse passagiersmarkt aan belang. Zeebrugge maakt trouwens eenzelfde evolutie door.

Even stagnerend verliep de ontwikkeling van de ro/ro-vrachtrafiek. Aan de RMT-terminals haalden de diensten op Dover en Folkestone slechts 3,9% winst in 1982 qua aantal vrachtwagens en/of trailers. In absolute cijfers was dit 4.367 eenheden. Merken we hier op dat deze trafiek op een vrij beperkte oppervlakte is gelokaliseerd, wat haar expansie enigszins belemmert:

<i>RMT-vrachtraf.</i> <i>1-12/1982</i>	<i>Aantal</i> <i>vrachtwagens</i>	<i>Evolutie</i>
Aanvoer	56.891	+ 4,1 %
Afvoer	60.818	+ 3,8 %
<i>Totaal</i>	<i>117.709</i>	<i>+ 3,9 %</i>

Merkwaardige cijfers haalden de ro/ro-diensten van de Schiaffino-lijn op Dover. Begin 1982 werd immers een tweede trailership op de lijn ingelegd, terwijl de parkeer ruimte langsheen de terminal volledig gemoderniseerd werd. De resultaten zijn er dan ook in verhouding:

<i>Schiaffino-vracht 1-12/1982</i>	<i>Absolute hoeveelheid</i>	<i>Evolutie</i>
Aanvoer	259.380 t	+ 82 %
Afvoer	382.160 t	+ 132 %
Totaal	641.540 t	+ 109 %

Bondig samengevat bleef het toeristisch Kanaalverkeer van Oostende aan belang verliezen in de globale markt van de Brits-continentale veerdiensten, ondanks een lichte relance van de trafiek. De ro/ro-goederen van de RMT-lijnen stagneerden en alleen die van de Schiaffino-diensten waren expansief.

★ ★ ★

ZEEBRUGGE

Voor de haven van Zeebrugge was 1982 beslist een slecht jaar. Het zeegoederenverkeer ging in globo met 26 % achteruit t.o.v. het vorige boekjaar en ook de toeristische Kanaaltrafiek regresseerde met ruim 4,5 %. Alleen de afvoer van ro/ro-goederen op de veerdiensten naar Engeland was ietwat expansief, nl. met 5,6 %.

Vooraleer de jaarbalans 1982 in détail te bespreken, even de cijfers van 1981 in herinnering: — 0,1 % qua passagiersverkeer, — 11 % qua voertuigentrafiek en — 6 % wat de ro/ro-goederen betreft.

Toeristisch Kanaalverkeer verder regressief

Wat stellen we nu vast? Inzake toeristische trafiek, een verdere achteruitgang in 1982 zowel van het aantal passagiers als dat van de voertuigen. Qua passagiers was er een globaal verlies van 106.000 eenheden, praktisch gelijkmatig verdeeld over beide vaarrichtingen. Procentueel uitgedrukt betekent dit een negatieve groeivoet van 4,5 %. Voor de absolute cijfers:

<i>passagierstraf. 1-12/1982</i>	<i>Aantal</i>	<i>Evolutie</i>
In	1.097.695	— 4,6 %
Uit	1.106.423	— 4,1 %
Totaal	2.204.118	— 4,5 %

Even ter vergelijking: Oostende boekte een winst van 210.000 passagiers (2,9 %) in 1982 voor een absoluut aantal van 2.476.265. Aldus heroverde de haven van de En-sorstad haar titel van eerste passagiershaven van het land.

Een quasi gelijklopend verlies onderging de voertuigentrafiek van Zeebrugge: — 4 % hetzij nagenoeg 30.000 eenheden minder dan in 1981. De achteruitgang was bijzonder scherp afgetekend in de richting van het continent. Te Oostende noteerde men een positieve groei van liefst 15 %. Het detail voor Zeebrugge:

<i>Voertuigentraf. 1-12/1982</i>	<i>Aantal</i>	<i>Evolutie</i>
In	334.692	— 5,4 %
Uit	374.391	— 2,9 %
Totaal	709.083	— 4,0 %

Evolutie van de ro/ro-vrachtrafiek op de Kanaaldiensten

Eenzelfde verschijnsel valt te noteren qua ro/ro-vrachtrafiek op de Zeebrugse Kanaaldiensten: de invoer naar het vasteland toe is bepaald regressief en dit is in hoofdzaak te wijten aan de treinferrylijn op Harwich, waarvan de trafiek met meer dan de helft achteruitboerde.

Alleen de afvoer naar Engeland toe is expansief zodat in globo een winst werd geboekt van nagenoeg 110.000 ton of 2,6 % ten opzichte van 1981. Aldus samengevat:

<i>Ro/ro-trafiek 1-12/1982</i>	<i>Absolute hoeveelheid</i>	<i>Evolutie</i>
Aanvoer	1.649.899 t	— 16 %
Afvoer	2.422.002 t	+ 5,6 %
Totaal	4.071.901 t	+ 2,6 %

De oorzaken van de constante terugloop van het toeristisch verkeer te Zeebrugge zijn gekend: kortere vaartijden vanuit Franse veerhavens, vrij gunstiger tarieven aldaar en de groeiende aantrekkingskracht van hovercrafts en superveerbotten.



Oostende in 1982

Ondanks de aanhoudende economische laagconjunctuur slaagde de Oostendse handelshaven erin haar maritieme goederentrafiek gevoelig op te drijven in 1982 en nieuwe topcijfers te boeken. Volgens voorlopige gegevens belooft de globale omzet immers 1,98 miljoen ton, wat een groeivoet van liefst 20 % betekent. Ook de RMT-haven haalde een ruime winst van zowat 9 % met haar ro/ro-vrachtverkeer op Dover/Folkestone, terwijl de toeristische trafiek er met nagenoeg 2 % toenam.

De evolutie van deze trafieken bespreken we later in detail van zodra de eindcijfers bekend zijn. In dit artikel halen we enkel de bijzonderste gebeurtenissen aan, die de havenactiviteiten van Oostende hebben gekenmerkt in 1982.

Terminal voor rail- en wegvervoer in Oostendse handelshaven operationeel

Voor de Oostendse handelshaven werd het jaar 1982 ingeluid met de inhuldiging van de terminal voor rail- en wegvervoer gelegen aan het Vlotdok. Het aanleggen van deze terminal in de loop van 1981 maakte deel uit van het moderniseringsplan van de stadshaven. Naast een ruim parkeerterrein werden drie treinsporen gelegd en een mobiele Belottikraan in dienst genomen. Afzonderlijk statistieken m.b.t. de activiteiten van de nieuwe TRW-terminal zijn niet gepubliceerd, maar het lijkt geen twijfel dat deze innovatie op gebied van gecombineerd vervoer de evolutie van de Oostendse zeegoederentrafiek vrij gunstig heeft beïnvloed.

Kleine havenoorlog Zeebrugge-Oostende met betrekking tot Kanaaltrafik

Kort na de ingebruikneming van de TWR-terminal in de Oostendse achterhaven ging een hevige polemiek opblazen tussen de Zeebrugge MBZ en de RMT. Laatstgenoemde regio werd beschuldigd van dumpingprijzen toe te passen voor haar vrachtrafik op Dover/Folkestone. Trouwe klanten van de MBZ zouden hierdoor naar Oostende zijn overgestapt. Ook het feit dat de RMT geen loods- en havenrechten moet vereffenen valt in het nadeel uit van de Zeebrugge veerdiensten, zo meende althans de MBZ-directie. Deze kleine havenoorlog - typisch voor de Belgische mentaliteit - is wellicht te verklaren door de recente terugloop van de goederentrafik op de Zeebrugge Kanaaldiensten.

Gecharterd « Stena Nautica » te Vlissingen in beslag genomen

Begin maart 1982 nam de RMT de 5.443 BRT-metende Stena Nautica in charter voor de duur van 2 jaar. Deze formule bleek budgettair beter haalbaar dan de bouw van een nieuwe car-ferry zoals eerst gepland was. Daar het schip ook vercharterd was aan een Canadese rederij werd het in opdracht van Verkeerswezen te Vlissingen aan de ketting gelegd. Na een voorlopige beschikking van een Londense rechtbank mocht de Stena Nautica onder RMT-vlag varen en ondernam op 8 april zijn eerste overtocht om de lijn Oostende-Dover. Even ter herinnering: de gecharterde veerboot heeft een capaciteit van ca. 1.200 passagiers en 750 m rijbanen.

Jetfoil-diensten op Dover beslist weinig rendabel

Het was ook in maart 1982 dat het aantal jetfoil-diensten op de lijn Oostende-Dover met 1/5 werd gereduceerd. Diverse oorzaken lagen hiervan aan de basis, ondermeer technische problemen ingevolge aanvaringen en motorpech. Ook het gebrek aan voldoende rendabiliteit kwam hierbij ter sprake. Men weet immers dat de 2 jetfoils gemiddeld voor slechts 35% van hun capaciteit bezet zijn. Hieromtrent gepolst antwoordde voogdij-minister De Croo dat de netto-opbrengsten de exploitatiekosten compenseren, maar dat zij evenwel ontoereikend zijn om de afschrijvingskosten van beide toestellen te dekken. Voor de RMT is de jetfoil-dienst op Dover derhalve een verliespost sinds ruim anderhalf jaar.

RMT moderniseert evenwel haar Oostendse jetfoil-terminal

Om het rendement van haar jetfoil-diensten op Dover te verbeteren, kreeg de RMT in augustus 1982 het akkoord van Verkeerswezen om de uitrusting van haar terminal aan het Oostendse zeestation verder te moderniseren. Het gaat erom een transportband te plaatsen voor het automatisch laden en lossen van de reiskoffers der passagiers zoals dit in vlieghavens gebruikelijk is. Hiermede zal dan ook een betere « service » aan de jetfoil-klieñteel geboden worden. De firma J. Kamps & Cie zal de geplande werken uitvoeren voor een bedrag van zowat 6 miljoen BF. Deze som kan nog vrijkomen van het RMT-budget voor het boekjaar 1982, wat beslist de uitvoering van deze moderniseringswerken zal bespoedigen.

Pakketboot Reine Astrid wordt te Dover jetfoil-terminal

Ook de jetfoil-terminal van Dover vereiste dringende aanpassingswerken. Eerst dacht de RMT een vaste terminal te bouwen, maar gelet op de hoge kosten hiervoor werd voor een drijvende terminal geopteerd, in casu de in 1958 gebouwde pakketboot Reine Astrid. In augustus 1982 kreeg de Scheldepoort-werf van Vlissingen dan ook opdracht het schip om te bouwen tot vlottend jetfoil-terminal. Boeg en

achtersteven werden verwijderd, wat een inkorting met 30 meter inhield. Het geheel wordt nog voorzien van kantoren voor toldiensten en eigen administratie. Voor de passagiers komen er wachtzalen en een cafetaria. In het voorjaar 1983 zal de nieuwe terminal te Dover operationeel zijn en aldus een merkbare verbetering inhouden van de dienstverlening aan de RMT-passagiers.

Exploitatiereningen van RMT voor 1981 in het rood

In augustus 1982 publiceerde de RMT haar exploitatiereningen voor het boekjaar 1981. De balans sloot af met rode cijfers en volgens de directie was dit niet zozeer te wijten aan de verliespost van de jetfoil-diensten dan wel aan de gevoelige regressie van de toeristische trafik van passagiers en begeleide voertuigen. Ingevolge de stijging van de Britse pond, de overcapaciteit op de diverse Kanaalroutes en de daar - uitvoortspruitende tarievenoorlog nam het Oostendse passagiersverkeer op Dover en Folkestone in 1981 immers met 455.000 eenheden of 16% af. Voor het dienstjaar kende de passagierstrafik echter een bevredigende relance van circa 2% zoals we het in een afzonderlijk artikel breedvoerig zullen toelichten.

Het nakend einde van een groot epos: de IJslandvisserij

Op 16 september 1982 legde de 550 dwt-metende « Elza F » aan het Oostendse vissersdijk aan om er een lading van zowat 105 ton vis te lossen bestemd voor het bedrijf Morubel. Voor de haven van de Ensorstad was dit aanlopen een priemeur gezien de vis uit IJsland afkomstig was en per vrachtschip vervoerd. Zo het experiment doorgevoerd wordt zou dit wellicht het einde kunnen betekenen van de Vlaamse visserij in de IJslandzee. Gelet op de beperkende maatregelen van Reykjavik is het aantal Oostendse IJslandvaarders tot 6 gedaald. De aanvoer van IJslandvis per cargo zal de langzame verdwijning van onze viscampagnes in het hoge Noorden nog bespoedigen. Dit zal dan ook het einde zijn van een lang en groot epos.

Scheepswerven Beliard-Oostende schakenden over op bouw van polyesterschepen

Met de stapelloop van de splitsleephopperzuiger « Vlaanderen XXI » op 18 november 1982 was voor de Oostendse scheepswerven Beliard het einde van een lang tijdperk aangebroken. Het baggerschip was immers de laatste stalen eenheid die SBO bouwde en eind 1982 ging de werf onherroepelijk dicht. Beliard Oostende schakelt over op de bouw van glasvezelversterkte polyesterschepen en met dat doel werd te Passendale aan het kanaal Oostende-Brugge een nieuw werf opgericht (*). Daar zal in het voorjaar 1983 de eerste kiel gelegd worden uit een reeks van 10 tripartite-mijnenjagers bestemd voor de Belgische Zee-macht.

De oplevering van deze eenheden zal vanaf 1985 over 5 jaar gespreid zijn.

(*) **Nota van de redactie:** Het kontrakt voor de bouw van de 10 CMT-schepen, werd toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging Mercantile - Beliard N.V. / Scheepswerven Beliard Oostende N.V. Onze medewerker vergiste zich daarover reeds in een vorige uitgave.

P & O-jetfoils verlaten Oostende voor Hong Kong

We weten nog dat de Britse P & O Ferries van 29 februari tot 25 september 1980 een regelmatige lijndienst Oostende-Londen hadden verzekerd met de Boeing-jetfoils « Jetferry One » en « Jetferry Two ». Tijdens die zeven maanden werden 79.536 passagiers vervoerd bij 1.053 overtochten in beide richtingen, wat een gemiddelde bezetting van 75 personen per reis betekent of 29% van de beschikbare capaciteit

van elk toestel. De lijn was derhalve ver van rendabel en daarom ook vrij spoedig opgedoekt. Na een rustpauze van twee jaar in het Oostendse Vuurtorendok werden beide jet-foils op 14 december 1982 aan boord van het Deense ladingsschip «Thor Scan» geladen om naar Hong Kong te worden vervoerd, waar ze de eilanden van de Baai zullen bedienen.

Kernkabinet keurt aankoop van «Stena Nautica» door RMT goed

Het kernkabinet, vergaderd op 16 december 1982, keurde de aankoop goed van het veerschip «Stena Nautica» door de RMT gecharterd tot eind februari 1983. We weten nog dat het Zweedse schip na heel wat perikelen op 8 april 1982 onder Sealink-vlag ging varen op de lijn Oostende-Dover. Eigenaar van de ro/ro-ferry is de Zweedse Stena Line, die in ons land de rederij «Stena Nautica Belgium» oprichtte om het schip onder Belgische vlag te laten varen voor rekening van de RMT. In maart van volgend jaar wordt onze Regie definitief eigenaar van het 5.443 ton-metend veerschip. De koopsom bedraagt 750 miljoen BFR wat een aanzienlijk bedrag is voor een tweedehandsschip gebouwd in 1975.

Verhoogde slooppremies voor de modernisering van onze vissersboot

Onze vissersvloot - en meer bepaald de Oostendse vloot - heeft een dringende behoefte aan een verjongingskuur. Vooral de kleinere eenheden van klassen I en II zijn meestal te oud van bouw en uitrusting om een optimale rendabiliteit te verzekeren. Daarom ook dient de bouw van nieuwe treilers aangemoedigd te worden en met dat doel werd eind december 1982 een wetsontwerp ingediend om de bestaande slooppremies van 6000 BF per ton op 30.000 BF te brengen. Met het slopen van het oude vaartuig moet een nieuwbouw gepaard gaan, die onder Belgische vlag dient te varen. Beslist een gelukkig initiatief ter bevordering van de visserij-sector en aanverwante bedrijven van onze kuststreek.

Evolutie Oostendse zeegoederentrafiek

Voor de handelshaven van de Ensorstad was 1982 beslist een merkwaardig jaar op gebied van zeegoederentrafiek. Ruim 1.911.910 ton vracht werd er immers overgeslagen, wat een groeivoet van circa 20% betekent t.o.v. 1981. Hiermede boekt Oostende een absoluut recordjaar ondanks de verslechterde economische conjunctuur.

Dit uitzonderlijk resultaat is in eerste instantie te danken aan de inspanningen van de stedelijke havenverantwoordelijken. Zij zorgden voor de bestendige activering van de maritieme trafiek en de aanverwante industriële bedrijvigheid. Een stad als Oostende kan zich inderdaad niet veroorloven uitsluitend op het toerisme in te spelen.

Omwille van haar talrijke facetten is de haven van de Ensorstad beslist de meest aantrekkelijke onder de Belgische zeehavens. Eén groot complex qua wateroppervlak en kaaien, maar in werkelijkheid bestaande uit de passagiers-, de handels-, de visserij- en de yachthaven, elk onder de voogdij van een eigen ministerie. Voor een overkoepelend beheer en een harmonische ontwikkeling van deze deelhavens zorgt de gemeentelijke autoriteit. De zopas gepubliceerde topcijfers bewijzen dat zij haar taak op uitstekende wijze vervulde in 1982.

Maritiem goederenafvoer praktisch verdubbeld ten overstaan van 1981

Aldus steeg de zeegoederenafvoer van de handelshaven met liefst 273.891 ton of 96% tijdens het voorbije jaar. Praktisch gezien betekent dit een verdubbeling van het exportpakket op één jaar tijd. In absolute cijfers bedroeg de maritieme afvoer 557.694 ton in 1982 en dit werd verwezenlijkt door 1.494 (+13%) afvaarten van koopvaardijsschepen. Deze opvallende expansie is in hoofdzaak te danken aan drie grote afvoertrafieken, met name de ro/ro-goederen van de Schiaf-fino-lijn op Dover, de veevoedertrafiek van Belgi-

an Port Operators en de chemische produkten van UCB-Zandvoorde.

In eerste instantie citeren wij de Schiaffino-lijn, die in 1982 bijzonder expansief was. Het inleggen van een tweede trailerschip deed de export met liefst 214.460 ton stijgen zodat deze trafiek meer dan verdubbelde. Vermelden wij vervolgens de afvoer van chemische produkten naar Westduitse havens die tot 108.080 ton (+43) werd opgedreven. Tenslotte de nieuwkomer in de Oostendse haven - Belgian Port Operators - met een export van 34.353 ton veevoeder, hetzij driemaal meer dan in 1981. Aldus samengevat voor wat de drie belangrijkste afvoertrafieken betreft van de Oostendse handelshaven:

Zeegoederen-afvoer 1-12/1982	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ro ro-goederen	382.160t	+ 132%
Chemische prod.	108.080t	+ 43%
Veevoeder	45.776t	X 3

Zeegoederenaanvoer minder expansief dan exporttrafieken

De toename van de maritieme aanvoer in de Oostendse handelshaven was minder uitgesproken dan die van de export: slechts 4% ten opzichte van 1981 of nagenoeg 61.000 ton. Bouwmaterialen - veruit de voornaamste importtrafiek van de stadshaven - gingen immers met nagenoeg 12% achteruit.

Voor de nodige compensatie zorgden de chemische produkten van het UCB-bedrijf (+10%), de petroleumderivaten afkomstig uit Rotterdam (+4%) en vooral de ro/ro-goederen van de Schiaffino-Ferries. Laatstgenoemde trafiek ging inderdaad met ruim 82% omhoog en bereikte aldus een omzet van 259.380 ton. Aldus samengevat voor het globale aan- en afvoerpakket van de handelshaven onder stadsvoogdij:

Oostende 1-12/1982	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Afvoer	557.694t	+ 96%
Aanvoer	1.354.216t	+ 4%
Totaal	1.911.910t	+ 20%

Oostende ook een haven met toekomst

Uit bovenstaande cijfers blijkt duidelijk dat de topcijfers voor 1982 essentieel te danken zijn aan de vrij expansieve trend van twee hoofdtrafieken: de chemische produkten en de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn. Twee verwezenlijkingen in 1982 hebben hiertoe ruimschoots bijgedragen: de modernisering van de stedelijke ro/ro-infrastructuur en de ingebruikneming van een terminal voor gecombineerd rail- en wegvervoer. Succesvol werd derhalve ingespeeld op de moderne transporttechnieken.

Qua begroting werden drastische maatregelen getroffen om deze in evenwicht te houden. Zo voerde men een doorgedreven rationalisatie op het vlak van de personeelsbezetting. De meeste onderhoudswerken worden met eigen staatspersoneel uitgevoerd en dit drukt dan ook bijzonder zwaar op de uitgaven. In vele havens wordt de bediening van de kunstwerken geheel of gedeeltelijk door de Staat betaald. Voor de Oostendse handelshaven is dit niet het geval. Anderzijds zijn de inkomsten slechts gestegen in functie van de trafiektoename want de tarieven konden niet verhoogd worden gelet op de nationale overeenkomsten terzake. Globaal gezien was 1982 beslist een vrij gunstig jaar voor de Oostendse handelshaven. Ook de toekomstperspectieven liggen bepaald goed. Nieuwe zeetrafieken gaan in 1983 van start en onderhandelingen voor nog andere lijnen zijn momenteel aan de gang. Het lijkt dan ook geen twijfel dat de handelshaven van de Ensorstad de wind in de zeilen heeft.

La marine Marchande, composante essentielle de la victoire aux Falklands

Capitaine de Frégate (Hr) Roger PLANCHAR

Le récent conflit dans l'Atlantique Sud a déjà fait couler beaucoup d'encre. La presse a largement relaté avec force détails, tous les événements spectaculaires de cette mini-guerre. Cependant, il est un aspect de l'effort britannique pour la reconquête des îles de l'Atlantique Sud qui est, jusqu'à présent, passé inaperçu. Mises à part la perte de l'« ATLANTIC CONVEYOR » et la réquisition du « QUEEN ELISABETH 2 », rares sont les navires marchands qui ont eu l'honneur de la « une » dans les journaux. Pourtant, la Marine Marchande a joué dans cette guerre un rôle efficace qui fut une des composantes essentielles de l'effort victorieux.

Si 54 navires de la Royal Navy, 23 unités des Royal Fleet Auxiliaries, 2 du Royal Maritime Auxiliary Service ont été mis en ligne, pas moins de 67 navires marchands les ont soutenus, qu'ils aient été réquisitionnés ou simplement pris en charte pour la durée des hostilités. Parmi cette dernière catégorie, 10 de ces navires battaient pavillon étranger, pour la plupart scandinaves.

Echantillonnage de tous types de navires :

Cette flotte était composée de bâtiments de tous types : les navires-citerne (Carburant lourd, essence, eau douce etc.) formaient le groupe le plus nombreux (\pm 27 bâtiments), suivis par les paquebots et ferries (10 navires dont 3 grands paquebots). Viennent ensuite les chalutiers (5), les porte-conteneurs (4), les remorqueurs de mer (4), les cargos (4), bananiers ou frigo (2), navires atelier off-shore (2), recherche sous-marine (plongeurs) (1), caboteurs (2), cablier (1), etc. etc. etc...

Toute cette armada a été mise sur pied en quelques semaines, voir quelques jours, grâce au travail opiniâtre du capitaine de vaisseau John Garnier CBE et de son équipe au Ministère de la Défense et qui, au moyen du téléphone et du télex, ont géré cet afflux, à première vue disparate, de moyens navals auxiliaires.

Transformations et adaptations rapides :

Les cinq chalutiers de haute mer de l'armement Marr & Son de Hull furent dirigés vers Rosyth où leur matériel de pêche fut débarqué et remplacé par des dragues pour eau profonde (Extra Deep Team Sweep), les transformant ainsi en dragueurs de mines océaniques. Ce furent là les seuls bâtiments marchands à recevoir un équipage complet de la Royal Navy et les seuls qui purent battre le « White Ensign ». Ils ont aussi porté les lettres HMS devant leur nom d'origine. Ils étaient sur place avant le débarquement de San Carlos.

Les adaptations spectaculaires de paquebots de luxe comme le « QUEEN ELISABETH 2 », le « CANBERRA », et l'« UGANDA » ont été fort remarquées et menées de main

de maître en un temps record. Les ouvriers des chantiers navals britanniques - à qui il faut aussi rendre un hommage particulier - avaient, dans un grand élan patriotique, laissé au frigo leurs revendications sociales pour effectuer des heures supplémentaires et parfois passer la nuit pour que les navires soient prêts dans les plus brefs délais.

Les paquebots, transformés en transports de troupe ou en navire-hôpital, ont été en plus munis de plate-formes d'appontage pour hélicoptère lourd (Trois sur le « QE2 »), tandis que leur ameublement de luxe était débarqué et remplacé par des couchettes plus spartiates mais moins encombrantes. Les tapis et la moquette furent soit enlevés soit protégés par des feuilles de contre-plaqué. Le ravitaillement en carburant à la mer fut assuré par l'installation du gréement nécessaire à ces opérations communes dans la marine militaire et la vue d'un grand paquebot ravitaillé à la mer par un pétrolier des Royal Fleet Auxiliaries devenait simple routine, même pour des capitaines au long cours n'ayant jamais pratiqué ce genre d'exercice. Quant à l'« UGANDA », transformé en navire-hôpital, il fut peint en blanc, et orné des grandes croix rouges sur ses flancs et cheminée : des hélicoptères peints en blanc et portant aussi la croix-rouge sont « basés » à bord.

Les porte-conteneurs furent aussi aménagés de maîtresse façon et devinrent, chacun selon une méthode différente, des porte-aéronefs auxiliaires précieux. L'« ATLANTIC CONVEYOR », le premier réquisitionné, n'a pu, faute de temps, être muni d'un tremplin d'envol (Ski jump) mais fut couvert d'un pont continu renforcé permettant l'envol de Harriers et d'hélicoptères lourds du type Chinook. Son navire-frère, l'« ATLANTIC CAUSEWAY » qui rejoignit le flot plus tard, fut lui, doté d'un tremplin d'envol. Quant à l'« ASTRONOMER », il fut transformé en porte-hélicoptères avec un hangar à l'avant dont les murailles étaient constituées par des « boîtes » de 20' et de 40', transformées elles-mêmes en ateliers ou magasins de pièces de rechange.

Beaucoup d'autres navires et plus particulièrement des pétroliers furent munis du système de ravitaillement à la mer et d'autres, aussi nombreux, de plate-formes d'appontage pour hélicoptère.

Navires spécialisés :

On ne dira jamais assez le dévouement des navires pétroliers marchands amenant le carburant des raffineries vers l'île de l'Ascension et de celle-ci vers l'île de Géorgie du Sud où les pétroliers des forces auxiliaires prenaient le relais. Un pétrolier de la « B.P. » le « BRITISH WYE » fut même bombardé par un C-130 argentin, heureusement sans grands dégâts.

Les bananiers et navires frigorifiques font route vers le Sud, bourrés de vivres frais et... de viande argentine pour le ravitaillement des troupes. Quatre grands remorqueurs de mer

font le voyage et on fort à faire pour remorquer les navires endommagés, les pontons, les épaves etc. Le « SALVAGE MAN » transporte, amarré à couple, l'épave du sous-marin argentin « SANTA FE » de la jetée de Grytviken vers un endroit retiré de la côte où elle git toujours, en dehors des passes de navigation.

Le navire-cablier « IRIS » des PTT britanniques est aussi réquisitionné et servira de « despatch-vessel » entre la Géorgie du Sud et la flotte de l'amiral Woodward. Il transporte, entr'autres, des toles d'acier récupérées sur les chantiers de ferrailleurs argentins de Leith et de Husvik, en Géorgie du Sud, vers le « STENA-SEAPREAD », navire atelier de la British Off-Shore.

Ce dernier navire, très sophistiqué, et sur lequel avait embarqué en renfort de l'équipage une équipe de techniciens de la Navy, a rendu d'immenses services à la Flotte en effectuant des réparations de fortune EN PLEIN OCEAN : souder des tôles d'acier pour boucher les trous occasionnés par les bombes dans les coques de frégates ou destroyers était pour les gens du « STENA-SEASPREAD » une routine journalière. Ce n'est que vers la fin du conflit que ce navire put entrer dans la baie de San Carlos et y pratiquer son travail avec un peu plus de confort, si on peut appeler cela le fait d'être soumis régulièrement à des attaques aériennes dans cette « bomb alley ». Pas moins de navires de guerre endommagés furent retapés par le STENA-SEASPREAD » et 9 d'entre eux purent reprendre le combat. Laissons pour mémoire les interventions d'entretien normal des navires (± 30 interventions). Parmi ces travaux : deux premières :

— le premier changement à flot d'une pale d'hélice à pas va-

riable (HMS AVENGER »)

— le premier changement d'une unité d'échange de turbine à gaz sur un navire à l'ancre.

Ce navire a aussi rendu de nombreux services aux navires marchands en envoyant des équipes à bord et quatre navires argentins capturés reçurent aussi ses soins.

Un longue, longue ligne de ravitaillement

Grâce aux navires marchands, dont les équipages étaient volontaires (Ils touchaient une prime spéciale de danger à partir d'une latitude inférieure à Gibraltar) la Task Force a pu faire route vers le Sud, rester durant de longues semaines à la mer par très mauvais temps, recevoir des renforts, et finalement reconquérir la Géorgie du Sud et les Falkland ensuite.

On ne dira jamais assez ce que fut ce travail de longue haleine, mené par des marins civils, soucieux de procurer à leurs collègues de la Royal Navy les moyens de rester opérationnels sans base navale proche. Disons simplement que, le jour où les troupes argentines se sont rendues à Port Stanley, certaines des pièces d'artillerie de la force du général Jerenie Moore n'avaient plus que 5 coups à tirer, on peut constater que la limite était presque atteinte.

Mais la « Merchant Navy », considérée AVEC RAISON comme la quatrième arme des Forces britanniques, veillait et a fait plus que son devoir dans l'Atlantique Sud. La figure du capitaine au long cours Ian North, tué à son poste sur la passerelle de l'« ATLANTIC CONVEYOR » restera à jamais dans les mémoires de la Marine britannique.

Liste probablement incomplète des navires mis en ligne par la Grande-Bretagne au cours du conflit des Falklands

1. ROYAL NAVY
2. ROYAL FLEET AUXILIARIES
3. ROYAL MARITIME AUXILIARY SERVICE
4. CHALUTIER INCORPORES A LA ROYAL NAVY
5. NAVIRES MARCHANDS REQUISITIONNES
6. NAVIRES MARCHANDS AFFRETES :
 - a) Britanniques.
 - b) Etrangers.

1. ROYAL NAVY

HMS ACTIVE Frégate (Amazon)
HMS ALACRITY Frégate (Amazon)

Canonne le « Islas de los Estados » devant Port Howard le 10 mai 82

HMS AMBUSCADE Frégate (Amazon)
HMS ANDROMEDA Frégate (Leander)
HMS ANTELOPE Frégate (Amazon)

Touchée le 23 mai par deux bombes qui n'écraient pas. Incendiée et coulée le 24 mai suite à un essai infructueux de désamorcer les bombes (1 mort - 1 blessé)

HMS ANTRIM Crois. léger (Country)

Libère la Géorgie du Sud. Touché le 23 mai devant San Carlos par une bombe qui n'écraie pas et peut être désamorcée.

HMS ANTWERP

Engin de débarquement, transporté aux Falkland par le M/S Strathewe.

HMS ARDENT Frégate (Amazon)

Coulé le 21 mai 82 devant San Carlos par bombes et roquettes (22 tués - 30 blessés).

HMS ARGONAUT	Frégate (Leander)	Touchée le 21 mai devant San Carlos par deux bombes qui n'éclatent pas. Les bombes sont désamorçées mais le navire rentre en GB le 26 juin pour réparations.
HMS ARROMANCHES		Engin de débarquement, transporté aux Falkland par le M/S Strathewe.
HMS ARROW	Frégate (Amazon)	Touchée par un obus le 1er mai 82 alors qu'elle bombarde Port Stanley (1 blessé). Secoure le Sheffield lors de son incendie.
HMS AURORA	Frégate (Leander)	
HMS AVENGER	Frégate (Amazon)	
HMS BACCHANTE	Frégate (Leander)	
HMS BATTLEAXE	Frégate (Type 22).	Légers dégâts.
HMS BIRMINGHAM	Destroyer (Type 42)	
HMS BRILLIANT	Frégate (Type 22)	Légers dégâts le 12 mai (Bombe). Légers dégâts le 21 mai.
HMS BRECON	Chasseur de mines (Hunt).	Nettoie le champ de mines devant Port Stanley.
HMS BRISTOL	Crois. léger (Classe 82)	
HMS BROADSWORD	Frégate (Type 22).	Légers dégâts le 25 mai 82 dans le détroit des Falkland.
HMS CARDIEF	Destroyer (Type 42)	
HMS CONQUEROR	S-Marine nucl. d'attaque. (Classe Churchill)	Coule le « Belgrano » le 2 mai 82
HMS COURAGEOUS	S-Marine nucl. d'attaque. (Classe Churchill)	
HMS COVENTRY	Destroyer (Type 42)	Coulé le 25 mai 82 en 15 minutes par 3 bombes d'aviation (21 tués et 23 blessés)
HMS DANAE	Frégate (Leander)	
HMS DIOMEDE	Frégate (Leander)	
HMS DUMBARTON CASTLE	Patrouilleur off-shore	
HMS ENDURANCE	Ice-patrol	Seul navire RN aux Falkland lors de l'invasion argentine. Peut rejoindre la flotte. Libère la Géorgie du Sud et les Shetland du Sud. Participe à l'attaque sur le « Santa-Fé »
HMS ENGADINE	Soutien-hélicoptères.	
HMS EXETER	destroyer (Type 42)	
HMS FEARLESS	Navire d'assaut	
HMS GLAMORGAN	Crois. léger (Country)	Touché le 12 juin 82 par un missile Exocet MM38 tiré de la côte à Port Stanley. Reste opérationnel après réparations de fortune (13 tués - 17 blessés)
HMS GLASGOW	Destroyer (Type 42).	Traversé de part en part par une bombe le 12 mai 82. Turbines à gaz endommagées, rentre en G.B. le 19 juin pour réparations.
HMS HECATE	Survey-ship	Navire-ambulance.
HMS HECLA	Survey-ship	Navire-ambulance.
HMS HERALD	Survey-ship	Navire-ambulance.
HMS HERMES	Porte-avions léger	Navire amiral de l'amiral Woodward.
HMS HYDRA	Survey-ship	Navire-ambulance.
HMS INTREPID	Navire d'assaut.	
HMS INVINCIBLE	Porte-avions léger.	
L700 à L711	Engin de débqt. moyen	8 unités de ce type sont enradiées dans le dock des HMS FEARLESS et HMS INTREPID (L'une d'elle, le « F n° 4 » (du FEARLESS) est coulée par Mirages dans le Choseul Sound le 8 juin 82 (5 tués)
L142 à L149	Engin de débqt. léger :	8 unités dont 4 à bord du FEARLESS et 4 à bord de l'INTREPID
HMS LEDBURY	Chasseur de mines	Nettoie le champ de mines devant Port Stanley.

HMS LEEDS CASTLE	Patrouilleur Off-shore.	
HMS MINERVA	Frégate(Leander)	
HMS ONYX	S-marin diesel d'attaque	Seul sous-marin diesel à faire le voyage. Débarque des troupes spéciales en Géorgie du Sud et aux Falkland. (Classe Oberon)
HMS PENELOPE	Frégate (Leander)	
HMS PLYMOUTH	Frégate (Rothesay).	Libère la Géorgie du Sud. Endommagée gravement par avions le 8 juin dans le détroit des Falkland.
HMS SHEFFIELD	Destroyer (Type 42)	Touché par un missile Exocet AM39 le 4 mai 82 ; Incendié. Un second missile détourné. Coule le 10 mai 82 par mauvais temps alors qu'il était en remorque (20 tués et 24 blessés)
HMS SOUTHAMPTON	Destroyer (Type 42)	
HMS SPARTAN	S-marin nucl. d'attaque (Swiftsure-class)	
HMS SPLENDID	S-marin nucl. d'attaque (Swiftsure-class)	
HMS TIGER BAY	Patrouilleur Ex-argentin	« Islas Malvinas » capturé à Port Stanley le 14 juin et incorporé à la RN.
HMS VALIANT	S-marin nucl. d'attaque (Classe Valiant)	
HMS YARMOUTH	Frégate (Rothesay)	
HMS YEHUIN	Off-shore tender	Ex-argentin Yehuín, capturé à Port Stanley le 14 juin. Incorporé à la RN pour service portuaire.

2. ROYAL FLEET AUXILIARIES :

RFA APPLELEAF	Tanker	
RFA BAYLEAF	Tanker	
RFA BLUE ROVER	Tanker	
RFA BRAMBLELEAF	Tanker	
RFA FORT AUSTIN	Soutien logistique	
RFA FORT GRANGE	Soutien logistique	
RFA GREY ROVER	Tanker	
RFA GREEN ROVER	Tanker	
RFA OLNA	Tanker	
RFA OLMEDA	Tanker	
RFA PLUMLEAF	Tanker	
RFA PEARLEAF	Tanker	
RFA REGENT	Soutien logistique	
RFA RESOURCE	Soutien logistique	
RFA SIR BEDIVERE	Navire de débarquement RO-Ro	Endommagé le 24 mai par bombes à son Carlos. Réparé.
RFA SIR GALAHAD	Navire de débarquement Ro-Ro.	Incendié par bombes à Fitzroy/Bluff Cove (53 tués en majorité des gardes gallois et 6 hommes de l'équipage dont deux Chinois de Hong-Kong - Plus de 100 blessés) Navire ensuite coulé au large.
RFA SIR GERAINT	Navire de débarquement Ro-Ro.	
RFA SIR LANCELOT	Navire de débarquement Ro-Ro.	Endommagé le 24 mai par bombes à San Carlos. (1 tué et 5 blessés). Réparé.
RFA SIR PERCIVALE	Navire de débarquement Ro-Ro.	
RFA SIR TRISTAM	Navire de débarquement Ro-Ro.	Touché le 8 juin par des roquettes et canons d'avions à Fitzroy/Bluff Cove. Echoué sur la côte et abandonné. Récupéré ensuite pour servir de logement aux troupes à Port Stanley (9 tués) N.B. : Il est possible que ce navire sera récupéré et réparé(?).
RFA STROMNESS	Soutien logistique.	
RFA TIDERPOOL	Tanker. Déjà vendu au Chili et rebaptisé « MONTT ».	A pu être emprunté au Chili pour la durée des hostilités. A rejoint la flotte par le canal de Panama.
RFA TIDESPING	Tanker	

3. ROYAL MARITIME AUXILIARY SERVICE

RMA SAMPSON	Boom-defence-vessel
RMA TYPHOON	Remorqueur de mer

4. CHALUTIERS REQUISITIONNES ET INCORPORES TEMPORAIREMENT A LA RN.

HMS CORDELLA	Chalutier-dragueur de mines
HMS FARNELLA	Chalutier-dragueur de mines
HMS JUNELLA	Chalutier-dragueur de mines
HMS NORTHELLA	Chalutier-dragueur de mines
HMS PICT	Chalutier-dragueur de mines

(Armés du « Extra deep team sweep ») - Opérations de dragage à San Carlos et à Port Stanley (± 20 mines draguées)

5. NAVIRES MARCHANDS REQUISITIONNES :

ASTRONOMER	Porte-conteneurs (Porte-hélicoptères avec hangar à l'AV)	
ATLANTIC CAUSEWAY	Porte-conteneurs (Porte-hélicoptères et Harriers)	
ATLANTIC CONVEYOR	Porteconteneurs (Porte-hélicoptères et Harriers)	Touché le 25 mai par un (ou deux ?) Exocets AM39 déviés par le HMS ACTIVE. Incendié. Epave reste à flot, employée comme leurre devant la flotte. Coulé par un 3e Exocet AM39 le 30 mai 82 (9 tués dont le capitaine I. North) D'autres sources mentionnent 12 tués
AVELONA STAR	Cargo	Transport de divers.
BALTIC FERRY	Ferry-ro-ro	
BRITISCH ENTERPRISES	III - Navire de plongeurs off-shore (Récupération de matériel coulé)	
CANBERRA	Paquebot	Transport de troupes
CEDAR BANK	Cargo	Transport de divers.
CONTENDER BEZANT	Porte-conteneurs-Porte-hélicoptères et Harriers.	
ELK	Ferry-ro-ro	Transport de munitions.
EUROPIC FERRY	Ferry ro-ro	
IRIS	Cablier des PTT	Dispatch-vessel entre la flotte et la Géorgie du Sud.
LAERTES	Cargo	Transport de divers.
LYCAON	Cargo	Transport de divers.
MONSUNNEN	Caboteur des Falkland.	Capturé par les Argentins le 2 avril. Attaqué par Harriers le 22 mai et échoué près de Goose Green. Réarmé, sert à transporter du matériel et des munitions à Fitzroy (Bluff Cove)
MYRMIDON	Cargo	
NORDIC FERRY	Ferry ro-ro.	
NORLAND	Ferry - Transport de troupes.	
QUEEN ELISABETH 2	Paquebot	Transport de troupes.
RABGATIRA	Ferry	Transport de troupes
ST-EDMUND	Ferry	Transport de troupes (Navire-prison pour prisonniers argentins)
ST-HELENA	Cargo	Transport d'hélicoptères.
STENA INSPECTOR	Navire	Atelier off-shore.
STENA SEASPREAD	Navire-atelier off-shore.	Navire atelier de réparations navales flottant. Il navires « blessés de guerre » réparés et une 30e d'interventions de réparations normales.
STRATHEWE	Cargo-Colis lourds.	Transporte des engins de débarquement aux Falkland.
TOR CALEDONIA	Ferry-ro-ro.	
UGANDA	Paquebot - Navire-hopital.	

6. NAVIRES MARCHANDS AFFRETES (LISTE INCOMPLETE)

a) Britanniques :

ALVEGA	Tanker
ANCO CHARGER	Tanker
BRITISH AVON	Tanker
BRITISH DART	Tanker
BRITISH ESK	Tanker
BRITISH FERN	Tanker
BRITISH IVY	Tanker
BRITISH TAMAR	Tanker
BRITISH TAY	Tanker
BRITISH TEST	Tanker
BRITISH TRENT	Tanker

BRITISH WYE	Tanker	Légèrement endommagé par bombe lancée A LA MAIN d'un C-130 argentin au large de la Géorgie du Sud
EBURNA	Tanker	
ESSO FAWLEY	Tanker	
ESSO MILFORD HAVEN	Tanker	
GEESTPORT	Fruitier	Transport de vivres
IRISHMAN	Remorqueur de mer	
LUMINETTA	Tanker	
ORION MAN	Tanker	
SALVAGE MAN	Remorqueur de mer	
SCOTTISH EAGLE	Tanker	
WIMPEY SEA-HORSE	Remorqueur-ravitailleur off-shore	
YORKSHIRE MAN	Remorqueur de mer	

b) Navires étrangers :

BALDER LONDON	Tanker	Norvégien
CORONA	Tanker	Suèdois
CORTINA	Tanker	Suèdois
FINNANGER	Tanker	Norvégien
FORT TORONTO	Tanker	Canadien
G.A. WALKER	Tanker	Canadien
HANS MAERSK	Tanker	Norvégien
SAXONIA	Frigo	Suèdois Transport de viande vers l'Ascension
SHELLTRANS	Tanker	Finlandais
VINGA POLARIS	Tanker	Suèdois

N.B. : Réquisitionnés ou achetés après la fin de la guerre :

SAFE-DOMINIA	Barge-Hotel	Loué pour 3 ans - Accomodations pour 900 hommes. Caserne flottante aménagée de Suède par le « FERN-CARRIER », transport de colis lourds.
CUNARD COUNTESS	Paquebot	Réquisitionné le 25.10.82 pour remplacer le NORLAND sur le trajet Ascension-Port Stanley.
ST-EDMUND	Ferry	Acheté par le gouvernement pour faire la navette Ascension-Port Stanley
	Barge-hotel	Un ponton aménagé en caserne avec placement de conteneurs aménagés viendra renforcer la capacité de casernement des Forces britanniques aux Falkland.
BAHIA BUEN SUCESO	Transport	Ex-argentin-Fort endommagé-Pourrait servir de caserne à San Carlos.



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8x9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10 fr. + 8 fr. port-kosten.



AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8x9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10 F + 8 F frais de port.

Zinnia te gast bij Raventós Codorníu

DE TRIPTIEK VAN EEN OUD-GEDIENDE VAN DE ZEEMACHT, GESCHONKEN AAN DE ZINNIA

Roland DESMET - BERNAD, Oud-gediende van de Zeemacht, kunstverzamelaar, restaurateur van « De Gulde Handt » en van de Antwerpse Zouthalle, conservator van een privé maritiem museum en zakenman, heeft een onvergetelijke dag bezorgd aan de ZINNIA.

Bij het aanleggen te BARCELONA was een delegatie van 30 opvarenden te gast bij de familie RAVENTOS. Zegt deze naam u niets dan zal de naam van de voorvaderen CODORNIU u het water - denk geestrijk water - in de mond doen komen.

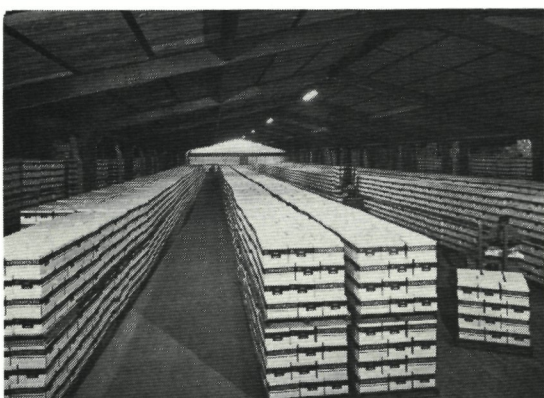
Afgehaald aan boord door een charmante gids, geleid door het mooie Barcelona, langs 40 KM Catalaanse wegen tot

aan de 500 jaar oude eik vóór de grote smeedijzeren toegangspoort van de Casa Codorniu. Langshier passeren dagelijks, zeven volle weken per jaar, de één miljoen kilo druiven om van gedaante te wisselen. Zeven weken pluktijd daar de wijngaarden zich uitstrekken op verschillende niveaus vanaan de zee tot aan de Montserratbergen.

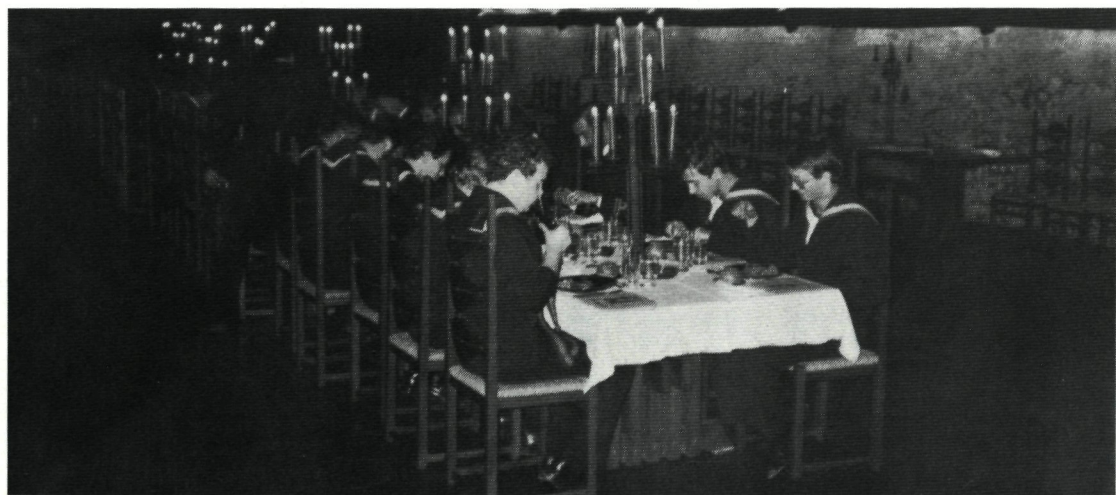
Wij werden verwelkomd door de directie in de mooie neocatalaans gotische zaal, ontworpen door Puig i Cadafach (schoolgenoot van Gaudi). Na een bezoek aan het didactisch opgesteld museum over de wijnbouw, werd de weg gevolgd die jaarlijks wordt afgelegd door 56.000.000 flessen champagne, pardon, schuimwijn « méthode champenoise ».

Te gast bij CODORNIU





Het bezoek in beeld. Boven: de kelders en pakhuizen van Codorniu. Onder: de speciale maaltijd in de «Sala Capitular».





De « maître » presenteert de « Solomillo con guarnición » aan Señor Millour en Korvetkapitein Busard.



Allen naar huis, met onder de arm een Codorníu Gran Reserva ».

Dejeuner offert par la Maison Codorníu à ses hôtes de la Force Royale Belge



De spijkaart

Persen, rijpingskuipen, tonnen, vaten, barriks en flessen en nog flessen. Ongelooflijk maar waar, wij reden per trein door een van de vijf verdiepingen van de wijnkelder. Een eerbiedwaardige kelder, men voelt de stilte, men ruikt de kilte, men ondergaat het gedempt licht en men onderschat de 185 KM gangen! Dan naar de latere bewerkingen zoals het verwijderen van de afzetting, het definitief kurken, het etiketteren, het verpakken en het verzenden.

Was dit een kelder? Om er dorst van te krijgen!

Na het degusteren van de « Gran Gremant », de « Non Plus Ultra » en de « Gran Codorníu » werden wij nog vergast op een lekkere maaltijd, stijlvol opgediend in een gewezen kelder, omgetoverd tot een sfeervolle plechtige kapittelzaal.

Werkelijk een degelijk afgerond leerrijk bezoek aan de Cavas de la Casa Codorníu te San Sadurn de Noya. Terloops even uw dankwoord voor de man die ter plaatse alles feilloos organiseerde, de heer Guénolé J. Millour.

Gezien het vleesgerecht harmonieus samenging met een robijnkleurige Masia Bach - Reserva 1972, waren wij moreel verplicht ook dit wijngoed te bezoeken.

Rond en onder de 35 - kamer tellende « garçonnière » van de gebroeders Masia Bach, liggen de kelders met de zelfde naam.

In de meer dan 8000 Virginia - eiken barriks rijpen de wijnen gedurende meerdere jaren. Dit proces wordt dan voortgezet in de flessen vol stof en spinnewebben onder de bebaarde oude gewelven. De ouderdomsdekens rusten er reeds van vóór de (Spaanse) burgeroorlog.

Om de smaak van deze edele producten niet te vergeten werden ons tot besluit de proevertjes aangeboden.

Gespijsd en gelaafd naar het derde luik van deze dag. Van de natuur, de gastronomie en de oenologie naar de Cultuur met een grote SE, namelijk het Benedictijnerklooster van MONTSERRAT.

Gebouwd in de XII de eeuw op 1000 meter hoogte tegen de rotsen gekleefd, eens de grote rustplaats langs de pelgrimstochten naar Sint-Jacob van Compostela. Een oase van rust. Voor elk wat wils.

Een panorama dat zich uitstrekt van de Pyreneeën in het Noorden, tot de Middellandse Zee in het Zuiden. Rotsformatie, fauna en flora die alleen hier en op de Balearen te vinden zijn. De abdij met zijn koor- en abdijschool, met zijn klooster en zijn wandelgangen, met zijn basiliek. Het museum met vele meesters, o.a. een Carravaggio en een paar anonieme Vlamingen.

De duisternis valt. Boordwaarts rijdt de bus. Alles en allen zijn stil. Wil men de sereniteit van Montserrat laten voortleven of, hoort men nog de Gregoriaanse gezangen van het koor, of, is het de zalige druk van een volle intensieve dag?

Dank u familie Raventós - Codorníu, dank u Carmen en Roland... Dank u familie Bernad.

e... para nos amigos Españoles: los oficiales, suboficiales y tripulación del « Zinnia » agradecen a la familia Raventós y también al Señor Millour para la acogida estupenda.

Eén der opvarenden.

BOELWERF

N.V.

TEMSE

S.A.

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 150.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 150.000 TONNES D.W.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnenvegers en van de twee fregatten**

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

Marines Militaires Etrangères

Par le Capitaine de Frégate (R) H. ROGIE

Les principales caractéristiques des forces navales soviétiques actuelles seront l'objet de la présente contribution à notre rubrique traitant des Marines militaires étrangères.

Introduction

Dans un récent éditorial de notre revue, nous avons parlé de la montée en puissance de la marine de guerre soviétique et du danger que cette évolution pouvait représenter pour la sécurité des voies maritimes d'approvisionnement du monde occidental.

Nous avons illustré notre exposé en décrivant brièvement la composition actuelle de cette flotte ainsi que ses principales caractéristiques. Le lecteur en aura conclu que les Soviétiques viennent de passer d'une stratégie défensive à une stratégie résolument offensive et que celle-ci est à même de se manifester maintenant sur tous les océans.

La tactique que les Soviétiques ont suivie pour faire de leur marine de guerre une des plus puissantes au monde ainsi que les principales particularités de celle-ci vous seront décrites dans le présent article. Nous verrons à quel stade de perfection les Soviétiques ont mené la puissance et la polyvalence de leur force navale.

La flotte de surface

1. Pour la défense des abords maritimes de leur pays, les Soviétiques se sont dotés d'un nombre impressionnant de *petites unités rapides* capables d'opérer efficacement dans les mers fermées de la Baltique, de la mer Noire et de la mer du Japon.

L'accent a été mis sur les moyens amphibies et notamment sur l'emploi d'*hydroptères* et d'*aéroglisteurs*. Ces types d'unités peuvent servir d'appui aux forces terrestres et participer à des actions amphibies sur des théâtres d'opération proches de l'URSS.

Un porte-hélicoptères soviétique de la classe Moskva.



2. Quant à la force navale stratégique, une première caractéristique est l'emploi renforcé de l'*aviation embarquée* sous forme d'*hélicoptères* (les 2 porte-hélicoptères de la classe MOSKVA) et d'*aéronefs V/STOL* (les 2 croiseurs lourds de la classe KIEV).

La *propulsion nucléaire* a fait son apparition en 1980 avec le croiseur lance-missiles KIROV et bientôt avec un troisième croiseur lourd de la classe KIEV.

L'emploi de *missiles balistiques* a été généralisé : 28 frégates de la classe KRIVAK, 38 destroyers, 26 croiseurs légers, 145 vedettes et 3 croiseurs lourds en sont déjà équipés.

Les *capacités ASM* sont actuellement impressionnantes : 395 patrouilleurs, 68 destroyers, 67 frégates et les prochaines unités de la classe UDALOY sont spécialement conçus pour la lutte anti-sous-marine.

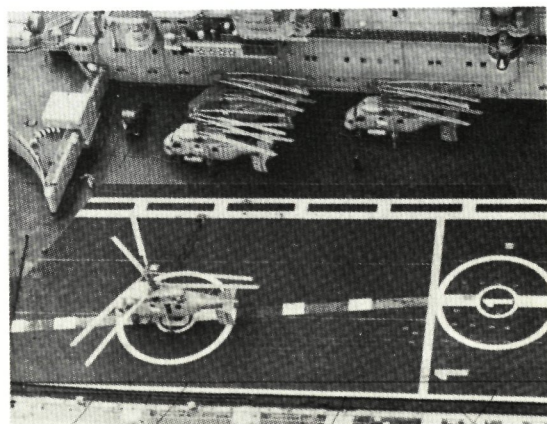
L'*armement de surface* des grands bâtiments est devenu particulièrement puissant et diversifié comme en témoigne le nouveau destroyer de 7.600 t SOVREMENNY.

L'*électronique* se perfectionne sans cesse aussi bien en ce qui concerne l'écoute et la détection que la conduite de tir.

L'*autonomie* de navigation a été sensiblement augmentée par la construction de soutes et de réservoirs plus grands, ce qui confère aux navires des possibilités d'action sur des théâtres d'opération plus éloignés de l'URSS.

La *pose et le dragage de mines* est devenu une arme des plus efficaces. Avions, bâtiments de combat et navires marchands sont pour la plupart équipés pour miner les accès stratégiques à l'aide d'engins des plus sophistiqués, tandis que la chasse aux mines peut s'effectuer par quelque 395 unités spécialement conçues pour ce travail.

Hélicoptères KAMOV sur le KIEV.



Toutes ces caractéristiques permettent donc aux forces de surface de mener des opérations navales de grande envergure aussi bien sur le plan défensif que dans le domaine de la stratégie offensive.

Aéronavale et flotte sous-marine

1. L'aéronavale soviétique qui se compose de quelque 1.440 appareils est caractérisée tout d'abord par sa *diversité* : elle comporte en effet des avions de tous types : transport, ravitaillement, lutte ASM, reconnaissance, guerre électronique, chasse et bombardement. En second lieu, mettons l'accent sur la construction d'une *force de frappe nucléaire* composée de bombardiers BADGER, BLINDER et surtout BACKFIRE supersoniques à long rayon d'action.

Enfin et déjà citée, la mise en service d'avions V/STOL hautement efficaces comme l'a démontré le récent conflit des Falkland.

2. La flotte sous-marine, quant à elle, est également caractérisée par sa *diversité* du point de vue technique et opérationnel. Elle compte, en effet, des unités à propulsion classique et nucléaire ainsi que des sous-marins d'attaque et des lanceurs de missiles.

Ensuite, elle constitue une *force de frappe* vraiment impressionnante : pas moins de 377 unités dont 179 à propulsion nucléaire.

Enfin, elle possèdera bientôt les *unités les plus perfectionnées* au monde, celles de la classe OSCAR armées de 24 missiles pouvant être lancés en immersion et surtout celles de la classe ALFA avec coque en titane pouvant développer une vitesse en immersion encore jamais égalee.

Navires de soutien et marine marchande

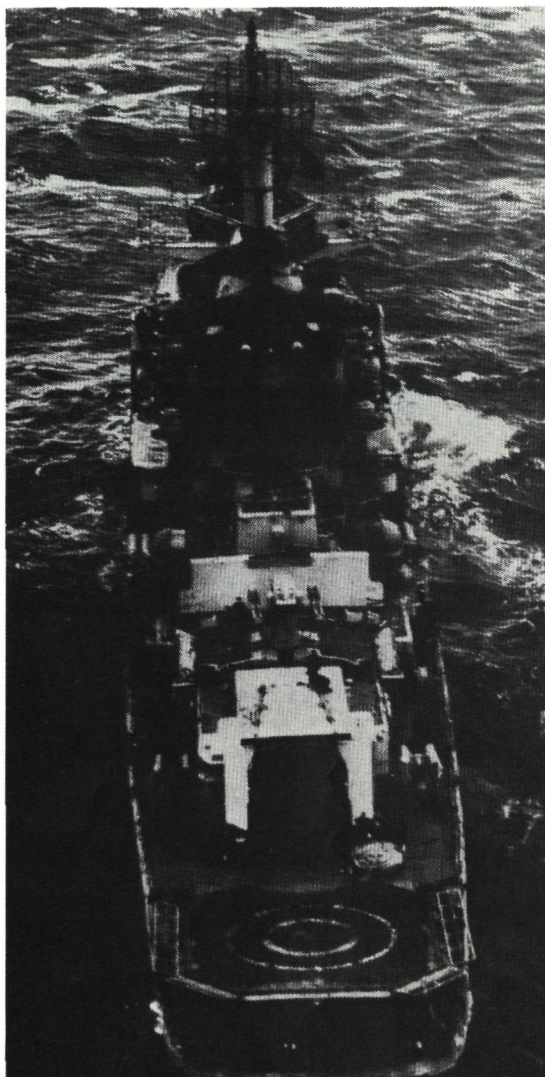
1. Afin de pouvoir mener des actions de grande envergure sur des théâtres d'opération situés loin de ses frontières, la marine de guerre soviétique devait disposer des moyens logistiques adéquats. Ceci est maintenant chose faite.

Ses capacités amphibies ont été sensiblement accrues. Pas moins de 18 *bâtiments océaniques de débarquement* sont actuellement en service parmi lesquels le IVAN REGOV pouvant transporter un bataillon d'infanterie de marine, son matériel de combat ainsi qu'une compagnie de chars.

En outre, des *unités ro/ro d'assaut* ont fait leur apparition dans la marine soviétique et servent au débarquement de blindés.

Enfin, les Soviétiques se sont dotés d'une *flotte de soutien logistique* dont des navires ravitailleurs parmi lesquels le BE-REZINA de 40.000 tonnes comme récent exemplaire. Ainsi s'accroît tant la vitesse d'interception que la zone opérationnelle des navires de combat. Le manque de bases navales proches des théâtres d'opération potentiels s'en trouve ainsi largement compensé.

Le sous-marin soviétique Whiskey 137 échoué sur la côte suédoise (Photo Presse et J.L.C.)



Een Sovjetrussische kruiser van de Kreta II-klasse.

2. Pour conclure l'énumération des caractéristiques et particularités des forces navales soviétiques, mentionnons l'apport de la *marine marchande* sous forme de paquebots transporteurs de troupes, d'unités ro/ro, de navires océanographiques et autres pétroliers ravitailleurs.



L'Union soviétique, superpuissance navale

Tout ceci nous montre que les forces navales soviétiques se sont sensiblement diversifiées, qu'elles ont atteint une puissance de feu considérable et qu'elle sont à même d'opérer loin de leurs ports d'attache. Ainsi l'URSS est-elle devenue une superpuissance navale à la recherche d'une présence et peut-être d'une domination mondiale.

Cette évolution implique nécessairement la parade adéquate de la part des pays membres de l'OTAN. C'est ce que nous avons souligné à suffisance dans notre récent éditorial.

Ainsi, en guise de conclusion, illustrons notre présent exposé par la publication de l'ordre de bataille de la flotte de guerre soviétique :

Ordre de bataille des forces navales soviétiques

Sous-marins à propulsion nucléaire		
*SSBN	Sous-marins lance-missiles balistiques (classes YANKEE, DELTA)	62
SSBN	Sous-marins lance-missiles balistiques (classe HOTEL)	7
*SSGN	Sous-marins lance-missiles de croisière	50
*SSN	Sous-marins d'attaque lance-torpilles	60
Sous-marins à propulsion diesel-électrique		
SSB	Sous-marins lance-missiles balistiques	18
SSG	Sous-marins lance-missiles de croisière	20
*SS	Sous-marins d'attaque lance-torpilles	160
Porte-aéronefs		
CVHG	Porte-aéronefs ADAC/V (classe KIEV)	2
CHG	Porte-hélicoptères (classe MOSKVA)	2
Croiseurs		
*CGN	Croiseurs lance-missiles guidés (propulsion nucléaire) (classe KIROV)	1
*CG	Croiseurs lance-missiles guidés (SAM/SSM)	26

CL	Croiseurs légers (classe SVERDLOV)	9
Destroyers		
*DDG	Destroyers lance-missiles guidés (SAM/SSM)	38
DD	Destroyers	30
Frégates (escorteurs)		
*FFG	Frégate lance-missiles guidés (classe KRIVAK)	28
Bâtiments de combat de faible tonnage		
*Vedettes lance-missiles		145
*Patrouilleurs/vedettes ASM/lance torpilles		395
*Dragueurs de mines		395
Bâtiments amphibies		
*LPD	Bâtiments de débarquement d'assaut (classe IVAN ROGOV)	1
LST	Bâtiments de débarquement de chars (classes ALLIGATOR, ROPUCHA)	25
LSM	Bâtiments de débarquement moyens (classes POLNOCNY/MP-4)	60
Bâtiments auxiliaires		
*Bâtiments de soutien logistique		150
*Autres		605

Aéronautique navale soviétique

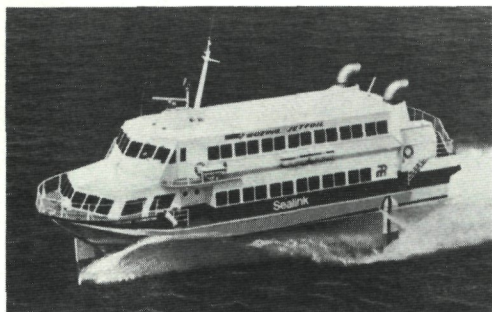
Bombardiers de frappe nucléaire	390
BACKFIRE - BADGER - BLINDER	
Chasseurs/chasseurs-bombardiers	70
FITTER - FORGER	
Avions de reconnaissance/guerre électronique	180
BADGER - BEAR D - BLINDER	
Appareils de lutte anti-sous-marine	400
BEAR F - HAZE A - HORMONE A - HOUND - MAIL - MAY	
Avions de ravitaillement	70
BADGER	
Appareils de transport/d'entraînement	330
* Des unités supplémentaires sont en construction dans ces catégories.	



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een steunabonnement van 500 fr. nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van het tijdschrift of nog beter... een ere-abonnement aan 750,- fr.



**2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboten)
van de**

« Sealink »

**Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone**

- Ultra-snelle overvaarten (nl. in amper 1u.40) tussen Oostende en Dover met Jetfoils (draagvleugelboten). Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijk aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in $\pm 3u.30$ het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel in $\pm 5 u.30$ met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortkontrolle te Dover! Het aantal overvaarten per dag varieert van 5 in elke richting in de zomer tot 2 in elke richting in de winter.
- Zowel te Oostende als te Dover leggen de Jetfoils aan in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen, waardoor een vlotte overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand gewerkt wordt.
- De tarieven die van kracht zijn op de « klassieke » schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van een toeslag van 370 BF per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering verplicht voor groepen (10 reizigers en meer) en aanbevolen voor individuele reizigers. Inderdaad reizigers zonder reservering worden slechts toegelaten voor zover er nog plaats openblijft en zij bij inscheeping het Jetfoilsupplement betalen.
- Nadere inlichtingen kunnen bekomen worden bij de R.M.T.
30, Belliardstraat, 1040 Brussel - tel. 02/230 01 80
5, Natiënkaai, 8400 Oostende - tel. 059/70 76 01
- Biljetten zijn te verkrijgen in de voornaamste stations en bij de erkende reisbureaus.

Een eeuw Belgische spitstechnologie in kommunikatie op wereldvlak.

- Openbare telefonieschakelsystemen
- Telex- en datatransmissiesystemen
 - Telefoon toestellen
- Lijn- en radiotransmissiesystemen
- Navigatiesystemen voor de luchtvaart
 - Informatiesystemen
- Systemen en uitrustingen voor de mechanisatie van het postwezen
- Automatiseringssystemen voor financiële instellingen
- Draden en kabels voor kommunikatietoepassingen
- Systemen en uitrustingen voor private kommunikatie
 - Beveiligingssystemen.



Bell Telephone Mfg Co

Naamloze vennootschap - Een Belgische vennootschap geassocieerd met I.T.I.

Francis Wellesplein 1 - B-2000 Antwerpen - Tel.: 03/237.17.17 - Telex: 72128 bella b

VEERBOOT NORLAND TERUG UIT DE FALKLANDS

B

Vanwege dhr. Willy Moons, redakteur van « Het Nieuwsblad - De Standaard », gewezen koopvaardijofficier en sympathisant van Neptunus mochten we naar aanleiding van ons 30-jarig bestaan felicitaties ontvangen, maar tevens enkele interessante gegevens over de rol van de NORLAND, veerboot van North Sea Ferries.

Wij zijn dan ook gelukkig een groot deel van zijn schrijven hier te publiceren, evenals een gedeeltelijke vertaling van de North Sea Ferry folder.

Laten we dus dhr. Moons aan het woord :

In het jongste nummer las ik onder de titel « Marines Militaires Etrangères » enig nieuws over de samenstelling van de Task Force in de Falklandoorlog. Toevallig was ik in Hull toen de veerboot « Norland » van North Sea Ferries terugkeerde van zijn opdracht in de Falklands en heb daarover ook een reportage geschreven voor de kranten Het Nieuwsblad en De Standaard. Maar als gewezen koopvaardij-officier was ik ook wel fier over de prestaties van zo'n veerboot in een oorlog. Ter illustratie voeg ik hierbij een folder die door de rederij werd verspreid over de wapenfeiten van de « Norland » in dit konflikt. (1) Voor een belangrijk deel van uw lezers zal dit wellicht ook een verrassing zijn.

Anderzijds wordt dit schip, evenals het zusterschip « Norstar » eerlang ingezet op de route Zeebrugge-Hull, dit van zodra de voorhaven in Zeebrugge klaar is. Menig landgenoot zal aldus kunnen kennismaken met een « veteraan » uit de Falkland-oorlog. Misschien is dit informatie die bij gelegenheid in Neptunus aan bod kan komen. Op Zeebrugge

wordt door North Sea Ferries gevaren met de « Norwave » en de « Norwind », twee veerbotten die met hun lengte van 108 m., breedte van 18,8 m., diepgang van 5,11 m. en BRT van 4.000 ton, die 249 passagiers en 200 personenwagens of 47 containerwagens kunnen landen achter de sluis. Zodra de voorhaven klaar is bouwt North Sea Ferries daar een gans nieuwe terminal. Dan komen de schepen die nu op Rotterdam varen, zijnde de « Norland » en de « Norstar » naar Zeebrugge. Dit zijn twee van de grootste veerbotten op de Noordzee met akkomodatie voor 250 passagiers en 500 personenauto's of 90 containerwagens plus 250 auto's. Deze jumboveerbotten zijn 153 m. lang, 25 m. breed, hebben 5,70 m. diepgang en een BRT van 12.988 ton.

Als dat is gebeurd neemt North Sea Ferries op de route naar Rotterdam twee nog grotere veerbotten in dienst, waarvan de maten op heden nog niet gekend zijn. Zoals U wel weet is North Sea Ferries voor 50 th. eigendom van Nedlloyd en voor 50 th. van P & O. De totaalinvestering van deze ombouw bij North Sea Ferries zou 6 miljard kosten, waarvan 125-150 miljoen in Zeebrugge.

Dhr. Willy Moons bezorgde ons eveneens een folder waaruit we hier graag enkele gegevens over de rol van de NORLAND in de Falklands putten.

Ombouwwerken

Op 17 april 1982 werd de NORLAND opgeëist door het Minister van landsverdediging als troepentransportschip in het Falklandkonflikt.

(1) zie bijgaande vertaling.

NORLAND



In nauwelijks 9 dagen waren alle ombouwwerken uitgevoerd. Omdat de ferry normaal slechts uitgerust was voor overtochten van Rotterdam naar Hull en men nu 1.000 soldaten aan boord kreeg om naar de Falklands te varen en 60 dagen autonomie werd vereist, moesten alle ballasttanks worden omgebouwd tot fueltanks zodat 1.000 ton extra brandstof kon worden ingeslagen. Op het autodek werden 9 rubberen kussentanks geïnstalleerd voor 1.000 ton drinkwater. De proviandruimte van het schip was ook te klein en daarom werden 10 vriescontainers en 30 gewone containers gestouwd in de laadruimte en met eetwaren gevuld.

26 april '82

Het 2de Bataljon, van het pararegiment scheept in samen met de 91 bemanningsleden - allen vrijwilligers - verlaat de NORLAND Portsmouth met bestemming de Falkland Eilanden.

7 mei '82

Aankomst Ascension, na even te Freetown - Sierra Leone -water en fuel te hebben getankt.

7 mei '82 ('s avonds)

NORLAND vertrekt om zich aan te sluiten bij de Task Force, samen met de CAMBERA; HMS FEARLES; H.M.S. INTREPID; ATLANTIC CONVEYOR; EUROPIC FERRY, STROMNES en Elk en de escortschepen HMS ARDENT en ARGONAUT

10 mei 1982

Het konvooi vaart verder Zuidwaarts

16 mei 1982

Men komt samen met het tweede deel van de «assault group» op een rendez-vous punt. Deze groep bestaat uit PEERLEAF: PLUMLEAF: BRITISCH LANCE: SIR GALAHAD: SIR TRISTRUM: SIR GERAINT: SIR PERCIVALE: FORT TORONTO en de Destroyer HMS ANTRIM.

18 mei 1982

De gehele vloot komt samen met Admiraal Woodward's «Hermes Task Force» en alles wordt klaar gemaakt voor de aanval.

20 mei 1982

De landing werd 's nachts uitgevoerd. HMS PLYMOUTH escorteerde HMS INTREPID; HMS FEARLESS en NORLAND gevolgd door CANBERRA; STROMNESS; EUROPIC FERRY en FORT AUSTIN in het Falkland Nauw. FEARLESS; INTREPID en NORLAND gaan voor anker dicht bij Chanco Point en ontschepen de troepen in L.C.V.'s (Landing Craft Units). Eens de troepen ontscheept lichtte de NORLAND het anker en was het eerste schip om de San Carlos baai binnen te varen waar het voor anker ging aan Doctors Point, de drie daarop volgende uren ging de gehele landingsvloot voor anker. Bij het ochtendgloren was de gehele vloot omringd door de heuvels van de Falkland Eilanden. Dit betekende meteen het einde van de reis, 25 dagen na hun vertrek uit Portsmouth.

21 mei 1982

De NORLAND verlaat de San Carlos baai in de avond voor een afspraak op zee met de CANBERRA. H.M.S. ARDENT werd gezonken.

23 mei 1982

Terug naar de San Carlos baai. Het bruggehoofd te San

Carlos maakte moeilijke tijden door gedurende deze vier dagen en was frekwent onder bomaanvallen door Sky Hawks en Miragestraaljagers. Deze Sky Hawks en Mirages bestookten het bruggehoofd en de NORLAND moest hulpeloos toekijken hoe de HMS ANTELOPE gezonken werd en andere schepen beschadigd.

24 mei 1982

Deze dag had de NORLAND geluk toen twee 500 lb. bommen juist naar het schip in het water terecht kwamen. Deze nacht vaart de NORLAND weg met aan boord de overlevenden van HMS ANTELOPE.

25 mei 1982

Afspraak met CANBERRA alvorens naar South Georgia te vertrekken om de Q.E.2 te ontmoeten.

27 mei 1982

NORLAND gaat voor anker in Grytviken haven in South Georgia in de avond. Q.E.2. komt aan om 22 uur en de 7th. Gurka Rifles met uitrusting en de 16de veldambulancegroep worden ingescheept.

28 mei 1982

De NORLAND vertrekt 's avonds. Opnieuw voor de Falklands om San Carlosbaai binnen te varen.

1 juni 1982

De Gurkas worden ontscheept.

2 juni 1982

500 gevangenen worden a/b gebracht. De NORLAND verlaat de San Carlo baai om buiten de kustwaters samen met de «Hermes Group» verdere opdrachten af te wachten.

7 juni 1982

De NORLAND loopt opnieuw San Carlos binnen en scheept nog 500 gevangenen in. Onder bescherming van de nacht wordt water en fuel getankt om vervolgens af te varen met bestemming Montevideo teneinde de krijgsgevangenen te repatriëren.

12 juni 1982

De NORLAND komt aan te Montevideo en ontscheept de gevangenen.

13 juni 1982

Vertrek opnieuw naar de Falklands

17 juni 1982

NORLAND loopt voor de 5de maal de San Carlos wateren binnen en scheept 1000 gevangenen in, aangebracht met de INTREPID uit Fox baai.

18 juni 1982

Vertrek uit San Carlos naar Port Stanley en gaat daar 's avonds voor anker, 53 dagen van huis en 14.900 mijl sinds Portsmouth verlaten werd. Deze nacht werden opnieuw 1000 gevangenen ingescheept en de volgende morgen werd afgevaaren met 2000 gevangenen naar Puerto Madryn in Argentinië.

21 juni 1982

Gevangenen ontscheept in Puerto Madryn

23 juni 1982

Opnieuw aangekomen in Port Stanley.

24 juni 1982

Overlevenden van het 2de en 3de Bataljon van het Para Regiment worden ingescheept.

25 juni 1982

NORLAND vaart af voor Ascension Eiland.

5 juli 1982

Aankomst te Ascension Eiland waar de para's werden ontscheept en naar huis gevlogen. De NORLAND scheepte daar de Queens Own Highlanders in samen met 15 Falkland Eilandbewoners en bevoorradde zich opnieuw voor de reis.

9 juli 1982

De NORLAND vertrekt voor Port Stanley waar hen een nieuwe taak wacht als « South Sea Ferry » of Zuid-zee veerboot. Sinds de Royal Navy haar diensten op prijs wist te stellen als veerboot, weigerde de Navy af te zien van deze diensten... en vaarde de NORLAND op en af tussen Ascension Eiland en de Falklands.

6 januari 1983

De NORLAND verlaat Port Stanley

1 februari 1983

Aankomst te Hull

Neptunus publiceerde zeer graag bovenstaande relaas, relaas dat we danken aan de heren Willy Moons en Koos Boereboom, directeur Nort Sea Ferries te Zeebrugge. Dit verhaal dient verder beschouwd als een ere-salut voor onze collega's en vrienden van de Koopvaardij.



Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Kanonnen op zee (vervolg)

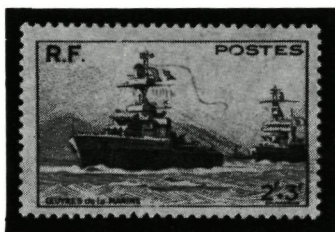
Door Eerste Meester Chef A. Jacobs

In het vorige artikel spraken we over het slagschip. Nu nemen we het vliegkampschip eens onder de loupe.

De les die men uit de tweede wereldoorlog trok heeft men goed onthouden: het bezit van grote slagschepen was niet langer noodzakelijk! Grote slagschepen bleken namelijk héél kwetsbaar te zijn voor aanvallen van onderzeeërs en vliegtuigen. Tegenwoordig zijn het de vliegdekschepen die de macht van een vloot bepalen. Op het eerste zicht is een vliegdekschip minder indrukwekkend dan een slagschip, doch wanneer beide schepen in actie vertoeven dan pas bemerkt men het grote verschil.

Op 18 januari 1911 voerde een Amerikaan de eerste landing uit met een vliegtuig op het dek van een schip. Hij landde met een Curtiss-tweedekker op een speciaal gebouwd platform aan dek van de USS PENNSYLVANIA. Van toen af besefte men dat zeelieden die ook vliegtuigen konden besturen, zowel voor marine als bij de luchtmacht bijzonder nuttig werk konden verrichten. Vliegtuigen kunnen voorraden, post en mensen naar schepen brengen. Schepen kunnen vliegtuigen over oceanen voeren naar plaatsen, waar zij tegen vijandelijke schepen kunnen worden ingezet.

In het begin van de eerste wereldoorlog werd reeds getracht om de toen beschikbare vliegtuigen met hun zeer geringe actieradius, door middel van schepen, tot dicht bij hun doel te brengen. De vernuftigste installaties werden ontworpen om het vliegtuig vanop het schip de lucht in te krijgen. Wanneer dit lukte dan leverde vooral de landing veel problemen op. De gebruikte methoden bleken te primitief!



Yv. 752

Men opteerde voor een schip zonder obstakels op het dek waarop de vliegtuigen konden opstijgen en landen.

Een omgebouwd passagiersschip werd als HMS « Argus » in dienst gesteld en kan beschouwd worden als het eerste werkelijk bruikbare vliegdekschip. Al spoedig volgde de verbouwde kruiser hms « Furious ».

Vooraf Amerika en Japan ijverden om dit type oorlogschip te perfectioneren en een uitgebreide « Carrier »-vloot op te bouwen.

Na de perfectionering van de catapult (1926) werd het mogelijk zeer snel een groot aantal vliegtuigen te doen opstijgen.

Het zeer snel kunnen opstijgen is van enorm belang voor het slagen van een actie. Zo kan men het vliegdekschip beschouwen als een mobiele vlieguitbasis.

Begon Engeland in 1938, toen de oorlogsdreiging reëler werd, met een omvangrijk aanbouwprogramma van vliegkampschepen, andere maritieme naties volgden.

Duidelijkheidshalve voeg ik er aan toe dat naast vliegkampschepen ook vliegdekeschorten zeer belangrijke bijdragen leverden tot de nederlaag van de U-boten. (France XV 752).

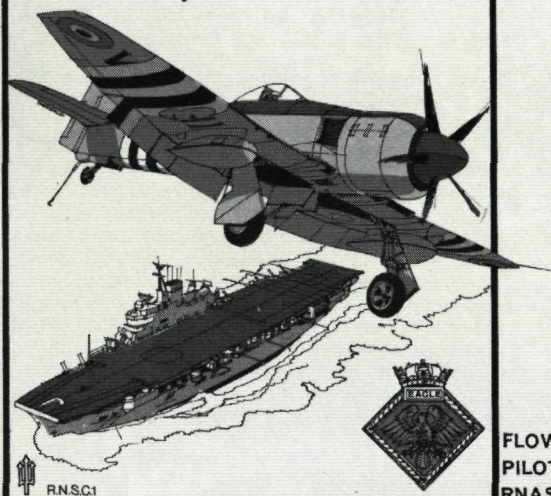
Vliegdekeschorten hadden 15 vliegtuigen aan boord, waaronder Sworfish-tweedekkers. Een van de eerste van deze vliegdekeschorten, de HMS Biter, werd in 1943 in dienst genomen.

De Japanse aanval op Pearl Harbor demonstreerde duidelijk hoe belangrijk het vliegdekschip was voor de moderne oorlogvoering. Specialisten leerden op hardhandige wijze welke waarde deze schepen voor de aanval en de verdediging hadden. We verdelen Vliegkampschepen in drie klassen: de « fleet carriers », de light fleet carriers », de « escort carriers ». De grootste zijn de « fleet carriers ». Zij hebben soms fantastische afmetingen en komen alleen voor in grote slagvloten. Dit type is uitgerust met jacht-, torpedo-, bom- of verkenningsvliegtuigen. De standaardwaterverplaatsing varieert van 20000 tot 45000 ton en het machinevermogen tot 200000 pk waardoor een snelheid van 33 zeemijlen kan bereikt worden. De bemanning bedraagt ongeveer 3000 koppen. Ze kunnen 60 tot 140 vliegtuigen bevatten die gebruikt worden om vijandelijke vlootstrijdkrachten en andere militaire doelen aan te vallen.

Op meer beperkte schaal worden de « light fleet carriers » gebouwd. De standaardwaterverplaatsing ligt tussen de 10000 en 18000 ton. Machinevermogen tussen 40000 en 110000 pk., wat een snelheid kan geven tussen 22 en 32 zeemijlen. Bemanning 1000 tot 1700 koppen. De vliegtuigcapaciteit ligt tussen 25 en 70 stuks. De « escort carriers » waarvan wij reeds hierboven de HMS Biter noemden, zijn omgebouwde koopvaardij schepen, die 12 tot 24 vliegtuigen kunnen herbergen. Deze zogenoemde Mac (Merchant aircraft carrier) werden gebruikt tijdens de tweede wereldoorlog om konvoien te begeleiden. De waterverplaatsing lag tussen 15000 en 20000 ton en de snelheid lag tussen de 15 en 20 zeemijlen.

De eerste carrier na de Argus was de Eagle voltooid in 1920, met schoorsteen en bovenbouw aan één zijde, het zogenaamde « eiland » waardoor een vrij vliegdek over het gehele schip ontstond. Ook de 10850 tons Hermes had dit. Dit schip werd voltooid in 1923. Met de Argus, Eagle, Hermes en de Furious had de Britse vloot een ruim overwicht gekregen wat vliegkampschepen betreft. In 1919 zette Japan echter de HOSHO (7470 ton) op stapel, welke 21 vliegtuigen kon meevoeren. Amerika's antwoord: de verbouwde kolenboot Jupiter later herdoopt tot de « Langley » (11050 ton). Ingevolge het vlootverdrag van Washington (1922) werd de tonnage voor vliegdekschepen als volgt beperkt: voor Engeland en Amerika tot 135000 ton, voor Japan tot 81000 ton, voor Frankrijk en Italië tot 60000 ton. Nieuwbouwcarrers werden beperkt tot 27000 ton. (Italia YV 282).

**20th ANNIVERSARY
FIRST DECK LANDING ON
H.M.S. EAGLE
14th February 1952**



R.N.S.C1

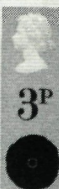


FLOWN IN SEA FURY TF 956
PILOT LT CDR P R SHEPPARD RN
RNAS YEOVILTON

BRITISH LEGION



50th Anniversary

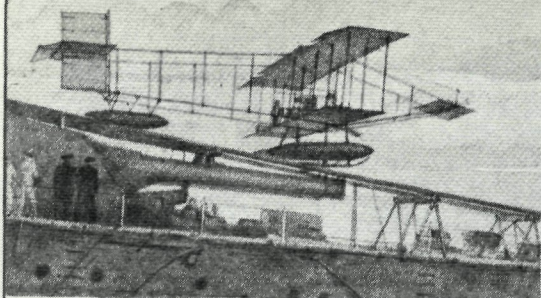


Philatelic Officer
R.N. Air Station
Yeovilton, Somerset

Short Biplane S.27 No.38
Single 50 h.p. Gnome Rotary
Engine



RNAS



**DIAMOND JUBILEE
FIRST PLANE TAKE OFF
FROM R.N. SHIP
10th. JANUARY 1912**

by
Lieut. C.R. Samson R.N.A.S.
from

H.M.S. AFRICA

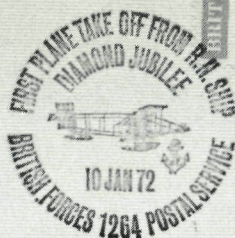
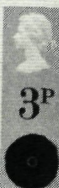


FLEET AIR ARM SERIES No. 5.

BRITISH LEGION



50th Anniversary



Flown from Royal Naval Air Station
Yeovilton to Royal Naval Air
Station Cudrose, Cornwall and
return on an Operational Flight
by Fleet Air Arm Phantom F.4.K.
No. 868 of 767 Squadron
Fleet Air Arm. Pilot Lieut
David L. Henry, Royal Navy.
On this Anniversary Day 10th
January 1972.

F.A.A. MUSEUM
YEOVILTON

Amerika, Engeland en Japan mochten elk nog twee afgedankte oorlogsschepen ombouwen tot vliegkampschepen (max. 33000 ton)



Yv. 282

Amerika koos de slagkruisers Lexington en Saratoga die elk 72 vliegtuigen konden meenemen en ruim 33 knopen haalden.

Japan verbouwde hals over kop de nog niet voltooide slagkruisers Akagi en Amagi (in 1923 verwoest door aardbeving en vervangen door het slagschip Kaga) In 1927 kwamen deze twee schepen in vaart, ze hadden 3 vliegdekken en konden elk 60 vliegtuigen meevoeren. Engeland verbouwde de Couragious en de Glorious en waren goed voor elk 48 toestellen. Na de opheffing van de vlootverdragen in 1936 werd voor de Britse marine een bestelling van vier carriers van 23000 ton van de Illustious-klasse geplaatst. Eerst goed voor 36 en later voor 60 toestellen.



In 1939 zette men de Implacable en de Indefatigable op stapel, beide goed voor 72 vliegtuigen.

In 1922 werd Frankrijk wakker, en in 1927 kwam de verbouwde Béarn op het toneel, een vliegkampschip van 22146 ton. Zij kon 40 vliegtuigen meevoeren. Achtereenvolgens liepen in Amerika van stapel de Ranger (30 knopen), de Enterprise, de Yorktown en de Wasp. (14700 ton) elk goed voor 80 vliegtuigen. Japan laat zich niet onbetuigd: Achtereenvolgens worden de Ryujo (36 toestellen), de Soryu (53 vliegtuigen), de Hiryu (57 toestellen) de Shokaku en de Zuikaku op stapel gezet. De Zuiho en de Shoho waren verbouwde olietankers en kwamen de Japanse vloot vervoe-gen als lichte carriers. Ze konden een 30 tal vliegtuigen herbergen en bereikten 28 knopen. De Hiyo en de Junyo waren verbouwde passagiersschepen die 54 vliegtuigen konden bergen en een snelheid bereikten van 25 knopen.

De reactie van de Amerikanen was de bouw van de Hornet. De maritieme operaties in W.O.II toonden aan dat het vliegkampschip een van de belangrijkste wapens geworden was. In de Stille Oceaan was de heerschappij van de carrier volledig. Het vliegdekschip opende de strijd. Vliegtuigen, opgestegen van de carriers Akagi, Kaga, Soryu, Hiryu, Shokaku en Zuikaku deden een verrassingsaanval op Hawaii. De slagschepen van de « Pacific fleet » werden hierbij uitgeschakeld. Gelukkig waren de carriers Lexington, Enterprise en Saratoga niet in Pearl Harbour aanwezig. Het waren deze die later bij de slag om Midway met hun vliegtuigen de Japanners een smadelijke nederlaag toebrachten.

Na W.O.II diende een nieuwe generatie van vliegdekschepen zich aan. De Forrestal (1955) de Saratoga (1956), de Ranger (1957), de Independence (1959), de Kitty Hawk (1961), de Constellation (1961), de Amerika (1965) en de John F. Kennedy (1968). Het koninginnestuk van de super-vliegkampschepen is de Enterprise (74700 ton). Ze werd op stapel gezet in 1958 en reeds voltooid in 1961. Bij de Amerikaanse marine is ze bekend als « Big E ». De constructeurs rustten haar uit met een hoekdek, vier zijliften, 4 stoomkatalpulten, een doosvormig eiland aan stuurboord en 8 kernreactoren voor turbineaanrijving van de 4 schroeven. Het landingsdek heeft een oppervlakte van 18000 m². Begin 1965 moest zij terug brandstof innemen, ze kon met de tijdens de bouw aangebrachte kernreactoren 3 jaar lang 200.000 mijl varen! Met de nieuwe kernreactoren kan zij meer dan 13 jaar zonder « bijtanken ».

Het schip heeft een bemanning van 4.600 man en kan meer dan 100 vliegtuigen herbergen. Natuurlijk dient nog wel vliegtuigbrandstof ingedaan maar het schip beschikt over enorme voorzieningen om vliegtuigbrandstof mee te voeren. Het heeft een indrukwekkende lengte van 330 meter en is 75,6 m breed op het breedste gedeelte.

Belangrijk zijn ook twee andere carriers van dezelfde grootte en eveneens met kernvoortstuwing: de Nimitz en de Dwight D. Eisenhower. Ze zijn uitgerust met twee reactoren die dezelfde capaciteit leveren als de acht van Enterprise. De meeste maritieme mogelijkheden behalve Amerika besloten dat een carrier boven hun financiële draagkracht ligt.

Ook de Sovjet-Unie liet zich financieel niet afschrikken. Ze bouwde de Kiev (45000 ton). Het schip heeft een capaciteit van 35 vliegtuigen en evenveel helicopters.

De geleide wapenkruisers met helicopters aan boord zijn de Moskva en de Leningrad, (15000 ton waterverplaatsing en plaats voor 20 tot 30 toestellen). Het voorste deel van dit Sovjetschip heeft de typische kenmerken van een oorlogsschip, maar de achtersteven bezit een klein vliegdek voor het meevoeren van helicopters die kunnen opstijgen om vijandelijke onderzeeboten op te sporen.

later meer...



Vriendenkring Personeel Zeemacht op rust

VLAG VOOR ZEEMACHTGEPENSIONEERDEN

In de Mess Onderofficieren van het kwartier « Bootsman Jonsen » greep op 18 februari ll. in de schoot van de Vriendenkring der gepensioneerden van de Zeemacht de jaarlijkse Algemene Statutaire vergadering plaats. Bij deze gelegenheid werd het nieuwe vaandel van de vereniging ingehuldigd. De eer als vaandeldrager viel ons lid de heer Cochuyl M. te beurt.

De vriendenkring kon zich verheugen in een talrijke opkomst waarbij de avond besloten werd met receptie en rijsttafel gevolgd door bal en een succesrijke tombola.

De volgende koffietafel grijpt plaats op 21 april a.s. om 15 uur in de Mess Onderofficieren. Alle leden en hun familie evenals hun vrienden worden hartelijk uitgenodigd. Prijs deelname : 60 fr.

Gelieve alle briefwisseling in verband met de vriendenkring V.G.Z.M. te sturen naar de Heer Petit, Irislaan 7, te 8440



Westende (Tel. 059 / 30.14.58) daar de sekretaris de Heer Perier als uittredend bestuurslid vervangen werd door de Heer petit.

Le film DESTINATION CARAIBES réalisé en 1970 à bord du ZINIA est disponible sur Video cassette en versions française et néerlandaise, durée 20 minutes, en système VHS ; BETA ou VCR.

Pour ceux que cela intéresserait d'obtenir cette cassette souvenir veuillez verser la somme de 1800 Frs au compte 127-0603871-95 de FILM - SAFARI LTD - 4020 LIEGE en indiquant vos nom et adresse ainsi que le système de votre magnétoscope.

BIJ DE ZEEMACHT

Voordien Tijdens Nadien

VOORDIEN

- Verlangen naar het onbekende, 't avontuur.
- Verlangen naar 't nieuwe buiten de enge muur.
- Verlangen naar de zee, naar d'oceanen.
- Verlangen naar een nieuw leven, nieuwe banen.
- Hopen op bezoek aan verre landen.
- Hopen op vrij leven zonder banden.
- Hopen op jolijt, vreugde en plezier.
- Hopen op goed leven en lustig vertier.

TIJDENS

- Voorbij de mooie dromen en gedachten.
- Voorbij de vroegere mijmeringen langs de grachten.
- Voorbij de warmte en gezelligheid van thuis.
- Voorbij de geborgenheid, de liefde, alles gruis.

- De werkelijkheid is hard werken en leren.
- De werkelijkheid is zich geven en eren.
- De werkelijkheid is toegeven en delen.
- De werkelijkheid is afstand doen van velen.
- Het is ook man worden en zich harden.
- Het is ook de moeilijkheden uitdagen en tarten.
- Het is ook ervaren, en delen wel en wee.
- Het is ook leren kennen, de harde zee.

NADIEN

- Toch was 't nuttig en positief.
- Het was eer sterkend en productief.
- Toch was 't mooi in zijn geheel.
- Het was van 't leven een heerlijk deel.
- Heimwee naar de schepen en de Zee.
- Heimwee naar 't grote water en naar de ree.
- Heimwee naar de reizen, naar weleer.
- Heimwee naar de vrienden, naar de maats.
- Heimwee naar de sfeer en de gezellige praat.
- Het was toch een wondermooie tijd.
- Het was veel mooier dan de schoonste meid.
- Het was zo heerlijk vol aan waarden.
- Het was een tijd van trouwe vriendschapsdaden.

Stefaan VANDERHAEGEN

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten!!!



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.



De voorzitter, de raad van beheer en de redactie van Neptunus delen U met diep leedwezen het overlijden mee van Korvetkapitein

Armand VAN DEN DRIESSCHE,

beheerder van ons tijdschrift en de vereniging zonder winstoogmerk Neptunus.

Bid God voor de ziel van

KORVETKAPITEIN

ARMAND VAN DEN DRIESSCHE

Ridder in de Kroonorde

Ridder in de Leopoldsorde

Militair Kruis 2de klas

echtgenoot van Mevrouw Janine VERHELST

geboren te Grotenberge op 5 april 1939 en haastig overleden te Den Helder (Nederland) op 23 maart 1983, voorzien van het H. Oliesel in extremis.

Sterven duurt maar even om eeuwig voort te leven.

Het is hard te sterven in een tijd van ontluikend leven en paasbelofte.

Het ploseling overlijden van deze dierbare echtgenoot en vader, vriend van ons allen en viezonder in de zeemacht geacht, bracht grote verslagenheid. Een goed en rechtvaardig man is van ons heen gegaan.

Zijn dierbare echtgenote, Yves zijn trots, ouders en familie mochten het meest van zijn minzaamheid genieten. Zij waren de inzet van zijn leven: hun geluk maakte hem gelukkig.

Allen vonden in hem een toegewijde officier en vriend, bekwaam in zijn vak, grenzeloos in zijn toewijding, fijngevoelig met een schalkse glimlach om van te houden, trouw en plichtsbewust, rechtvaardig en eerlijk. Hij wilde vrede en vriendschap brengen in alle middens.

Hij was een man van geloof en kende de waarden van een evangelie om zelf ernaar te leven en dit leven aan anderen door te geven. Het wordt nu stil rondom ons en weemoed vermengd met dankbaarheid vervult ons hart.

Zijn leven hield nog zoveel beloften in.

Armand, goede vriend, nu jou anker is gelicht zullen wij je niet vergeten.

Bidden wij voor zijn rust en al zijn dierbaren.



Mevrouw Armand VAN DEN DRIESSCHE-VERHELST Janine,

Jongeheer Yves VAN DEN DRIESSCHE,

De Heer en Mevrouw Emiel VAN DEN DRIESSCHE-(+ TUYPENS Irma)-MOREELS Marie,

De Heer en Mevrouw Robert en Clara MALFAIT-DEBRABANDERE,

De Heer en Mevrouw Julien en Marie-Jeanne DE BRAKELEER-VAN DEN DRIESSCHE en dochter Ann,

De families VAN DEN DRIESSCHE, VERHELST, TUYPENS, DEBRABANDERE,

Danken U voor uw gebeden en blijken van deelneming.

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met de **werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

30e jaargang - neptunus 1983 - 30e année

nr 198 - no 198

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. « Goekint », tél. (059) 80 28 01, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. « Goekint », tel. (059) 80 28 01, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1983 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clchés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent